



Escuela de
Arquitectura
e Ingeniería
de Edificación

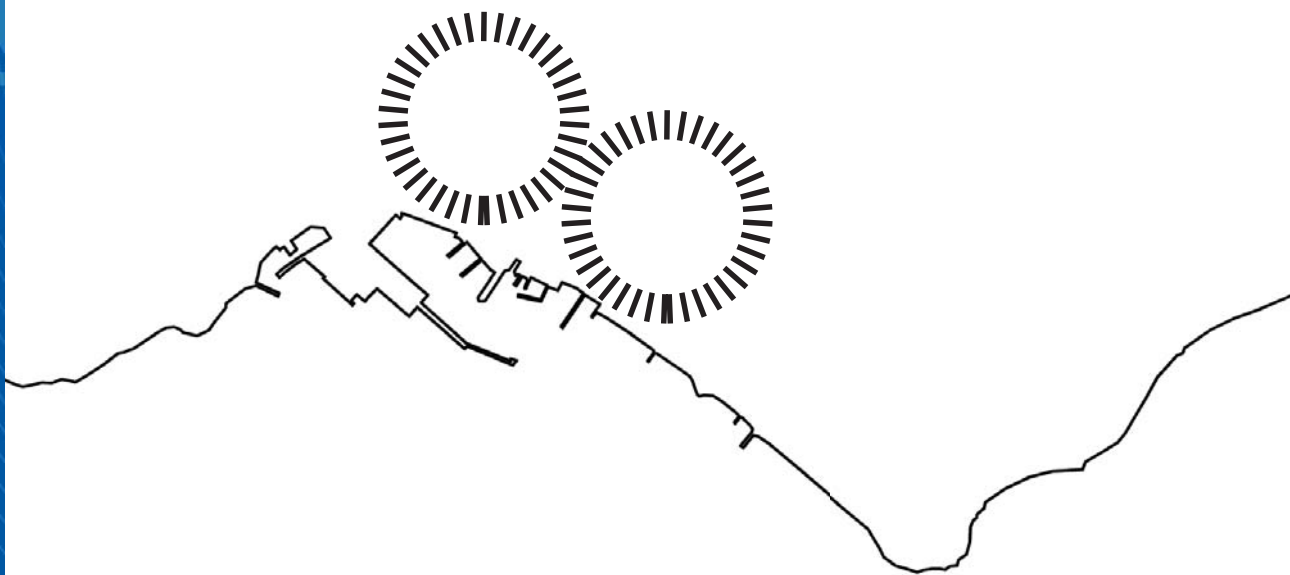
04

CIURB

Cuadernos de introducción a la urbanística

Fernando Miguel García Martín
Marcos Ros Sempere
Juan Martín García

ACTUAR EN LA CIUDAD CONSOLIDADA RESUMEN DE UN CURSO EN ALMERÍA



Universidad
Politécnica
de Cartagena

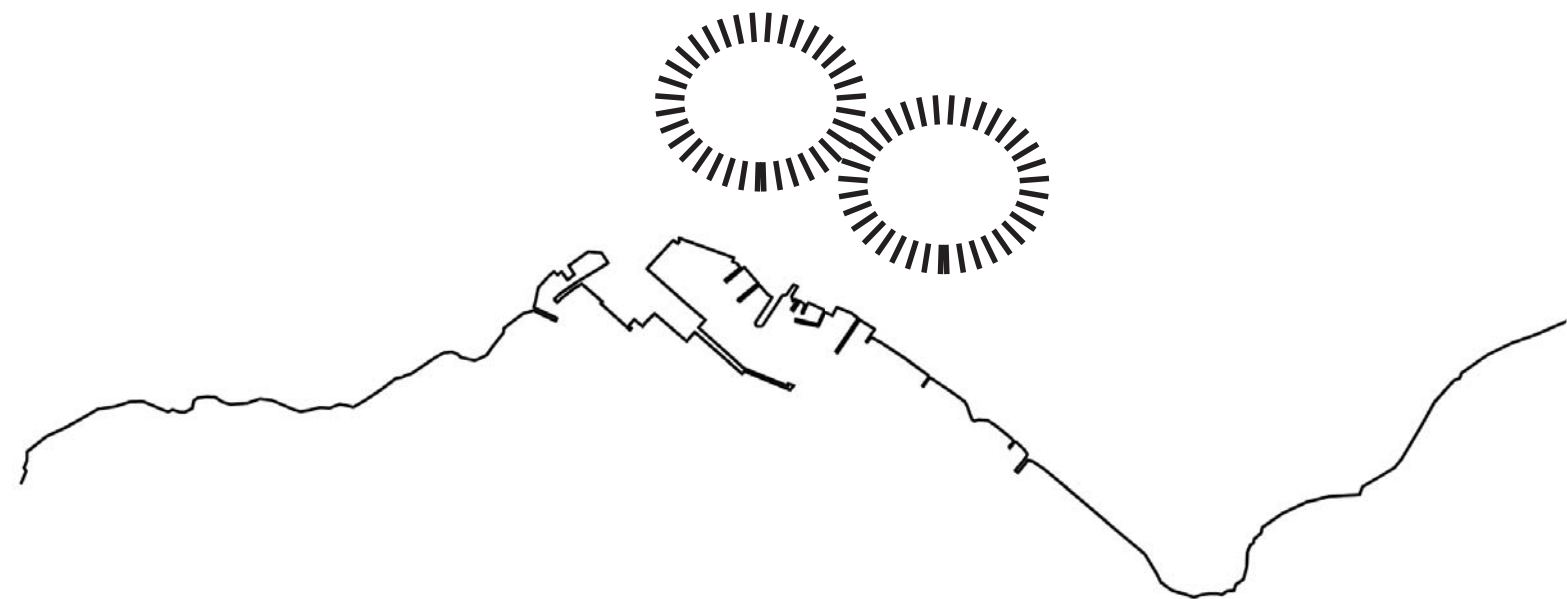
Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación
Área de Urbanística y Ordenación del Territorio - Octubre 2014

04 CIURB

Cuadernos de introducción a la urbanística

Fernando Miguel García Martín
Marcos Ros Sempere
Juan Martín García

ACTUAR EN LA CIUDAD CONSOLIDADA RESUMEN DE UN CURSO EN ALMERÍA



Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación
Área de Urbanística y Ordenación del Territorio - Octubre 2014

Cuadernos de Introducción a la Urbanística -- CIURB

- CIURB - 01.- Análisis urbanístico Madrid y Barcelona: trabajos de curso 2009-2010
- CIURB - 02.- Propuestas de intervención en ciudad construida: trabajos de curso 2009-2010
- CIURB - 03 - Intervención en cauces urbanos. Materiales para un ejercicio en Murcia.
- CIURB - 04 - Actuar en la ciudad consolidada. Resumen de un curso en Almería.

© 2014 Fernando Miguel García Martín, Juan Martín García y Marcos Ros Sempere
Edita: Universidad Politécnica de Cartagena - Servicio de Documentación
Primera Edición. Octubre 2014

Plaza del Hospital, 1
30202, Cartagena
Tel. 968325908
Correo-e: servicio.documentacion@bib.upct.es

ISBN: 978-84-942562-9-5
Depósito Legal: MU 1.088-2014
Imprime: MORPI
Distribuye: Marcos Ros Sempere, marcos.ros@upct.es
Composición y maquetación: Fernando Miguel García Martín
Marta Alonso Bueno

Índice

00	PRESENTACIÓN Y PRÓLOGO.	6
	Presentación.	7
	Hitos y comparsas del patrimonio en el paisaje. <i>Luis Moya González.</i>	8
01	UN CURSO DE URBANÍSTICA EN ALMERÍA	10
	01.1. Almería como lugar de intervención. <i>Juan Martín García.</i>	11
	01.2. El programa docente de Urbanística 1.	13
T1	INTERVENCIÓN EN CENTROS HISTÓRICOS. LA ALMEDINA.	16
	T1.1. Rehabilitación de centros históricos. La experiencia de Almería. <i>Ramona Ferre.</i>	17
	T1.2. Almería Urban. Plan de Regeneración del Centro Histórico mediante Fondos Europeos. <i>Pablo García Pellicer</i>	22
	T1A. Cartografiado colectivo del barrio de La Almedina	26
	T1B. La Almedina. Resumen de propuestas. <i>Fernando M. García Martín</i>	38
T2	RECUPERACIÓN DE FISURAS URBANAS. ‘TOBLERONE’ Y VÍAS DEL TREN.	64
	T2.1. En tren de cambios: propuesta de recuperación de una línea ferroviaria en desuso como estructurador del territorio litoral. <i>Salvador Schelotto.</i>	65
	T2B. El ‘Toblerone’ y las vías del tren. Resumen de propuestas. <i>Marcos Ros Sempere</i>	68

Presentación

Este cuarto número de la serie de Cuadernos de Introducción a la Urbanística (CIUrb), del Área de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT), se dedica a un resumen de las actividades y ejercicios realizados dentro del curso de Urbanística I del Grado de Arquitectura de los años 2013/2014.

Se pretende con esta publicación dejar constancia de los trabajos que los alumnos elaboraron así como de las charlas que diferentes profesionales les ofrecieron sobre el ámbito de trabajo. De esta manera, este número sirve como reconocimiento de la dedicación que tanto alumnos como técnicos dedicaron a este curso. A la vez, se pretende que la selección de ejercicios recogida y los textos que las acompañan sirvan de ayuda a futuros alumnos de la asignatura.

La ciudad de Almería fue el ámbito de trabajo propuesto, contando con el apoyo de la Oficina de Asesoramiento Urbanístico de la Diputación Provincial de Almería en la organización de los ejercicios. De acuerdo a los contenidos de la asignatura se delimitaron dos áreas de trabajo: el barrio de La Almedina y la superficie ocupada por las vías del tren hasta su llegada a la estación. Sobre cada una de ellas se trabajó durante un cuatrimestre, permitiendo a los alumnos conocer y ejercitarse en el empleo del proyecto urbano como herramienta de intervención sobre tejidos existentes.

En las siguientes páginas se exponen, bajo el prólogo común de Luis Moya González, los resultados del curso dedicando un capítulo a cada uno de los ejercicios. En el capítulo *Un curso de urbanística en Almería* se describe la elección de Almería como lugar de trabajo y la estructura metodológica del curso seguida.

El capítulo "*T1-Intervención sobre centros históricos. La Almedina*" se centra en el trabajo del primer cuatrimestre enfocado a la recuperación integral de un barrio histórico, origen de la ciudad, que actualmente sufre el desplazamiento del centro de actividad de Almería a una posición más al Este. El capítulo comienza con la conferencia impartida por Ramona Ferre en la UPCT el 23 de Octubre de 2013 y la charla que Pablo García Pellicer ofreció el 5 de Octubre de 2013 en el Centro Social Almeraya de Almería durante una visita organizada por los profesores de la asignatura a La Almedina. Este capítulo incluye también los resultados de los trabajos de análisis (T1A) y ordenación (T1B) que realizaron los alumnos para este ámbito. Se ha añadido un texto que describe las propuestas consideradas más relevantes como resumen de las líneas de acción posibles en este barrio.

El capítulo "*T2-Recuperación de fisuras urbanas. Toblerone y vías del tren*" se centra en el segundo trabajo que explora las posibilidades de los vacíos en las ciudades, aquellos espacios sin uso que suponen una barrera al tejido urbano. La integración de estos lugares es capaz, desde una escala intermedia, no sólo de solucionar la desconexión provocada por la barrera sino de crear una nueva estructura urbana con influencia en un ámbito mucho mayor, metropolitano e incluso territorial. Con intención de mostrar esta potencialidad, se incluye el texto de Salvador Schelotto, profesor titular de la Universidad de la República Oriental del Uruguay, sobre la utilización de un eje ferroviario en desuso en la Costa de Oro de la Intendencia de Canelones como generador de estructura territorial. Completa el capítulo la selección de trabajos de ordenación de este ámbito (T2B) y una descripción de los tipos de soluciones que los equipos de alumnos ofrecieron a esta problemática.

Fernando Miguel García Martín,

Marcos Ros Sempere,

Juan Martín García.

Hitos y comparsas del patrimonio en el paisaje.

Luis Moya González.

Los profesores de los trabajos de alumnos que aquí se presentan me han hecho el honor de invitarme a participar en esta publicación. Sin duda servirá para orientar a los alumnos de cursos posteriores y quizá a profesionales, visto que con frecuencia los resultados académicos tienen más calidad que la realidad construida. Por tanto dentro de nuestra común labor didáctica, me ha parecido pertinente tratar de la protección de los elementos “comparsa”, sean abiertos o cerrados, públicos o privados. La necesidad surge de la práctica profesional hoy día, más volcada sobre la ciudad consolidada que sobre la extensión de la misma, por razones de todos conocidas.

En estas breves líneas se pretende exponer una postura consistente en que el espectáculo del paisaje es un todo que comprende protagonista, comparsa y fondo de decorado, o dicho en otras palabras, oficiante, coro, feligreses y espacio urbano. Es una combinación grabada en el inconsciente colectivo que se va diluyendo en general, pero que afortunadamente se conserva en la ciudad mediterránea, y que es más notoria en algunas como Segovia, Santiago, Jaén, Estrasburgo, Lübeck, y desde luego en Cartagena. La Catedral, el Castillo u otros hitos, se erigen por encima del caserío que los rodea y son distinguibles desde el paisaje lejano, y viceversa, desde sus torres o elementos prominentes se divisa toda la ciudad y el campo que los rodea. Ha sido magníficamente descrito por Clarín en la Regenta, cuando desde el campanario de la Catedral de Vetusta se asomaba el Magistral y el autor nos explica cómo esa visión global sobre la ciudad es la representación del poder sobre sus habitantes. En términos más urbanísticos podemos recordar la historia real de cómo Camilo Sitte cuando llegaba a una ciudad, preguntaba desde la misma estación, por el mejor restaurante y el punto más alto que a finales del S XIX probablemente era la Catedral. Evidentemente le gustaba comer bien y así mismo utilizar el observatorio para entender, desde el principio, la ciudad que iba a estudiar; por tanto, allí mismo comenzaba a dibujar sus bocetos, método indiscutible de aprendizaje también hoy día.

Los monumentos y los edificios singulares tiene un reconocimiento a varios niveles, internacional, nacional, regional o local, y leyes o normas que los amparan. El problema que más nos preocupa es la protección de los tejidos y edifi-

cios comparsa o corales, en términos musicales, que acompañan a los relevantes. Durante mucho tiempo, tanto desde el descubrimiento del monumento antiguo y su protección en el Romanticismo, como en el Movimiento Moderno, considerando insalubre toda la edificación antigua y por tanto sustituible según los principios higiénicos del mismo, se ha ido destruyendo el tejido común pero variado, que constituye la personalidad de una ciudad. Se ha desarrollado un turismo ramplón de autocar y visita guiada, con programadores que han ignorado la ciudad cotidiana con una visión cortoplacista de la economía. Pero una ciudad no mejorará tan sólo con las grandes obras sino sobre todo con el mantenimiento de la ciudad vivida por los ciudadanos, los cuales imprimen carácter y personalidad, con su complejidad y su animación; y los visitantes la recorrerán a pie en busca de las peculiaridades de un tejido diferente a la monotonía de la impuesta ciudad contemporánea. Tenemos que volver a recomendar a la gran autora de los años 60 Jane Jacobs en defensa de lo pequeño y de lo diverso frente a lo grande y espectacular.

Puedo asegurar, porque lo conocí de primera mano, que en Madrid esta tendencia innovadora, la inició un arquitecto municipal, no suficientemente reconocido, llamado Juan Lopez Jaén, que en 1975 alumbró un listado de edificios comparsa, llamado Precatálogo y más tarde, junto con Enrique Balbín, dirigió un Plan Especial del Conjunto Construido de Madrid en el que ampliamos dicho Precatálogo y establecimos el régimen de obras en función de su nivel de protección. No fue aprobado pero sí recogido en el Plan de la Villa de Madrid, y en los sucesivos de 1985 y 1997. Actualmente, en el trabajo que hemos realizado, como equipo exterior para la Revisión del Catálogo que se incluye en el nuevo Plan General que se está elaborando, hemos mantenido esta concepción, pero su resultado final es aún desconocido, pues dependerá de la Aprobación Definitiva.

En síntesis partimos de otra interpretación de la ciudad, complementaria de la habitual, especialmente en los últimos años cuando se han fomentado las grandes operaciones urbanísticas y grandes equipamientos. Nos interesa particularmente el paisaje de lo ordinario, los espacios públicos y la vivienda masiva, es decir las comparsas de los monumentos, de lo extraordinario. Tiene que ver con

la memoria colectiva de la gente común y sus espacios de convivencia. Por ello la metodología se basa en su participación, en su voluntad de establecer una jerarquía de lo relevante, y depende de la eficacia de una acción diacrónica, el mantenimiento, sustentada en el trabajo de los usuarios y no exclusivamente de las autoridades. Esta metodología se apoya en la lentitud propia de la construcción de los cuerpos complejos, de la realización por fases y del “prueba y error”; nada es definitivo, ni inaugurable, todo está en permanente cambio. La gente decide, el técnico le da forma y el político gestiona.

Así surge un nuevo concepto de patrimonio que reconoce el valor del conjunto construido con una sanción vitrubiana; es decir se tiene en cuenta el valor compositivo, el constructivo y su habitabilidad. Aplicado a la ciudad contemporánea, nuestro patrimonio lo encontramos en la arquitectura común o coral bien realizada en los tres aspectos mencionados, o en la posibilidad de alcanzar esa calidad imprescindible a través de intervenciones de rehabilitación. Porque la principal medida de protección es la utilización. Es evidente que con frecuencia detrás de una bien compuesta fachada e incluso con un aceptable grado de estabilidad, se esconden piezas insalubres por sus condiciones de ventilación, soleamiento, dimensiones y otras, a las que hay que poner remedio. Este remedio debe afrontar dos problemas de gestión fundamentales: evitar la gentrificación que toda mejora física implica, y considerar la equidad de la edificabilidad concedida. También es necesario empezar o acentuar el interés patrimonial de conjuntos de viviendas sociales, o polígonos, de la 2ª mitad del S XX representantes de los proyectos más vanguardistas de nuestros mejores arquitectos. Su valor precisamente está en la ordenación de la agrupación y sus espacios entre bloques abiertos, su innovación tipológica y especialmente en su consideración como barrios teniendo en cuenta una vida vecinal en general activa. Estos barrios a veces se encuentra amenazados por la degradación sufrida y al mismo tiempo, la centralidad alcanzada.

Vistas así las cosas y si realmente se impulsa una ciudad más culta, los arquitectos tenemos una gran tarea por delante.

Almería como lugar de intervención.

Juan Martín García.

Almería es una ciudad de origen musulmán, fundada el año 955 por Abderraman III, que se abre al mar Mediterráneo y esta delimitada al Oeste por las estribaciones de la Sierra de Gádor y al este por la desembocadura del río Andarax. Dispone de un importante patrimonio arquitectónico en el que destaca la Alcazaba de Almería, la Catedral fortaleza y el cargadero de Mineral.

La ciudad de Almería esta catalogada como una ciudad intermedia por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, siendo una urbe que presenta un menor peso demográfico (164.701 habitantes) y económico que las capitales de provincia colindantes, lo que se debe a su reciente consolidación como hechos urbanos maduros y complejos, incluyendo su formalización urbanística. Forma parte de una de las zonas más dinámicas de Andalucía, el sur de la provincia de Almería, mostrando un crecimiento económico basado en la consolidación y expansión de la agricultura intensiva bajo plástico. También han contribuido en su actual dinamismo la ejecución de infraestructuras de comunicaciones terrestres (como la A-92 y la A-7) que han favorecido la accesibilidad al sur de la provincia de Almería.

La ciudad se enfrenta a importantes retos urbanos que serán clave en el futuro inmediato de los almerienses, entre dichos retos destacar la necesidad de la consolidación y recuperación de su centro histórico, la integración de barrios periféricos (la chanca, fuentecica, quemadero, etc.), la ruptura de la barrera del ferrocarril, la ordenación urbanística de las nuevas zonas de expansión de la ciudad y la integración de los valores patrimoniales y naturales en dichos procesos de transformación urbana. Realidad urbana que requiere de una reflexión común de todos los agentes de la sociedad almeriense, entre los que se incluye la universidad. Es en dicho contexto en el que se decide que el ámbito de trabajo de los alumnos de la asignatura de Urbanística 1 de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Cartagena sean dos fragmentos de la ciudad de Almería, la Almedina y el entorno de las vías del ferrocarril en su acceso a la ciudad.

En el primer trabajo del curso se ha elegido un fragmento consolidado situado en el centro de la ciudad de Almería, el área conocida como La Almedina y su entorno, que se ubica en las faldas de La Alcazaba, monumento vinculado con el origen de la ciudad. La Almedina como barrio originario de la ciudad ha sufrido un importante abandono por diversas y complejas causas que han dado lugar a su aislamiento de la ciudad actual, en el ámbito de actuación se incluyen dos espacios del extremo norte del actual centro histórico, que se caracteriza por un patrimonio muy deteriorado y sin una configuración urbana clara.

El ejercicio propone como reflexión la recuperación de los centros históricos, la necesidad de reequipar estos fragmentos de la ciudad para convertirlos en espacios que se incorporen al resto de la ciudad en condiciones de igualdad pero manteniendo su identidad. Por otro lado, actuar en los bordes de la ciudad es uno de los grandes retos a los que se enfrenta el urbanismo actualmente.

Por su condición de primer ejercicio, el trabajo persigue que el alumno comprenda la necesidad del estudio previo del área en sus distintas facetas que generan la identidad de los habitantes del barrio. Un segundo objetivo es iniciar a los alumnos en el manejo de los conceptos y las herramientas de intervención sobre la ciudad construida, auténtico reto urbano para las próximas décadas. En particular se trabajará sobre los tipos de espacio público y su influencia sobre las actividades humanas, así como la relación de estos espacios libres con los construidos que lo conforman.

Como espacio de trabajo del segundo cuatrimestre se ha propuesto el entorno de las vías del ferrocarril, teniendo en cuenta que se trata de uno de los ámbitos que mayores transformaciones urbanas van a sufrir en los próximos años en la ciudad de Almería debido a la decisión de realizar la conexión ferroviaria entre Almería y el Levante peninsular, que, a corto plazo, den continuidad al eje ferroviario del Mediterráneo español y europeo, y su prolongación a través del eje ferroviario transversal andaluz (Almería-Granada-Sevilla). Lo que reforzará la dimensión internacional del puerto con es-

Un curso de urbanística en Almería.

01.2 El programa docente en Urbanística 1.

pecial atención a sus funciones en relación con el norte de África.

Dicha infraestructura es una de las grandes barreras internas de la ciudad, alejando la ciudad de Almería del barrio de Ciudad Jardín y El Zapillo. La reciente eliminación del silo de mineral de hierro, conocido como “El Toblerone”, constituye una gran oportunidad para mejorar la conectividad urbana y la calidad de vida de todos los ciudadanos de Almería.

Con este emplazamiento se pretende que los alumnos se enfrenten al reto de ordenar espacios públicos que han de resolver la transición entre barrios de carácter muy heterogéneos, pero que forman parte de la misma ciudad. En el área de intervención se incluye una pequeña franja del frente marítimo de la ciudad. Además el ámbito de actuación incorpora una zona al norte, que en su origen se consolidó como un área industrial, pero que en la actualidad ha quedado integrada en áreas residenciales por el crecimiento natural de la ciudad. Espacio donde se ha de reflexionar sobre el cambio de usos de áreas urbanas transformadas.

En este segundo ejercicio el objetivo es que el alumno sea capaz de dominar la ordenación del espacio construido y el espacio vacío para generar un entorno urbano complejo y diverso. Por ello se propone este área amplia, con numerosos condicionantes en el que se demostrará que se manejan los conceptos y las herramientas de intervención y formalización de la ciudad.

Urbanística I se centra en la formación del alumno en el proyecto urbano en su escala intermedia. Entre los objetivos de la asignatura está proveer al alumno de la capacidad de análisis de la problemática urbana desde los aspectos sociales, ambientales y físicos. Ese aprendizaje será esencial para que el alumno pueda proyectar soluciones urbanísticas a retos planteados por ámbitos reales de trabajo utilizando los instrumentos que posteriormente empleará en su práctica profesional.

La organización de la asignatura pretende que el alumno elabore los proyectos urbanos con criterios que le lleven a establecer ordenaciones complejas funcional y espacialmente, atendiendo a los usos y su distribución, empleando tipos residenciales que se adecúen a las demandas y retos de las sociedades actuales, definiendo espacios públicos diversos y abiertos a la ciudadanía, etc.

El curso se centra fundamentalmente en dos trabajos de proyecto urbano orientados a la recuperación y el completado de los tejidos urbanos existentes. Se trabaja sobre emplazamientos reales del sureste español de manera que el alumno está en contacto con la situación urbana de su entorno próximo y, a la vez refuerce el compromiso del alumno con los habitantes y la identidad del conjunto estudiado.

Dentro de éste ámbito territorial, la asignatura propone ejercicios centrados en torno a dos ítems: la rehabilitación y/o mejora de barrios existentes y la intervención sobre vacíos urbanos. Se propone así trabajar sobre la ciudad existente como tablero en el que el alumno conozca la complejidad de relaciones urbanas y se ejercite en el proyecto de una ciudad compleja y diversa.

Con los ejercicios de rehabilitación urbana el alumno amplía sus conocimientos de análisis detectando las oportunidades que el entorno físico y social ofrece. Por su parte, el ejercicio de intervención sobre vacíos urbanos, áreas que han quedado en desuso, el alumno trabaja en la creación de nuevos fragmentos de ciudad que recompongan la trama y, mediante la incorporación de nuevos usos, suponga una mejora del conjunto.

Metodología de la docencia práctica.

Dado que el trabajo en grupo es esencial en el ejercicio profesional de la urbanística y la ordenación del territorio (más aún en los nuevos enfoques de trabajo multidisciplinar) su práctica se convierte en uno de los objetivos principales de la asignatura, formándose equipos de alumnos para la realización de los trabajos.

Se establecen varios tipos de sesiones prácticas, destacando las de corrección en las que los equipos exponen el trabajo que están desarrollando y las de taller centradas en un aspecto concreto de la propuesta de manera que sirvan de orientación del nivel de desarrollo del trabajo. Además, los equipos realizan presentaciones públicas tanto sobre temas propuestos como sobre sus propios trabajos una vez finalizados.

Se programan dos trabajos de curso, uno por cada cuatrimestre, compuestos, cada uno de ellos, por tres ejercicios. En ambos trabajos existirá un primer ejercicio “A” de corta duración (2-3 semanas) destinado a adquirir conocimientos básicos para la realización del ejercicio principal “B” (8 semanas) en el que se realizará un proyecto de intervención y ordenación del ámbito. Al final de cada periodo se desarrolla un tercer ejercicio “C” (3-4 semanas) en el que se trabaja en detalle contenidos específicos del ejercicio B.

Trabajo de curso 1. [T1]. La Almedina de Almería.

En el primer trabajo del curso que recoge esta publicación se eligió un fragmento consolidado situado en el centro de la ciudad de Almería. Es un área conocida como La Almedina, que se ubica en las faldas de La Alcazaba, fortaleza vinculada al origen de la ciudad.

El ejercicio proponía reflexionar sobre la recuperación de los centros históricos, la necesidad de reequipar estos fragmentos para convertirlos en espacios que se incorporen al resto de la ciudad en condiciones de igualdad pero manteniendo su identidad. Por otro lado, al situarse en el borde de la ciudad, con el mar, supone otro de los retos comunes del urbanismo.

T1 A.

Al ser el primer ejercicio de urbanística al que el alumno se enfrenta en sus estudios, es importante que éste comprenda que es necesario el estudio previo del área en las distintas facetas que componen la identidad del barrio. Este ejercicio pretendía que los alumnos alcanzasen un conocimiento de la realidad social, física y ambiental del barrio que les capacitase para posteriormente, en el ejercicio B, ser capaces de realizar una propuesta que integrara estos diversos factores.

Estos objetivos se adquirieron con la realización de un análisis con dos partes:

- » Cartografiado colectivo. Cada equipo eligió un aspecto de la realidad del barrio para estudiar y posteriormente lo plasmó en un plano. Los trabajos de los distintos equipos unidos se convirtieron en un documento donde quedaban reflejadas las distintas realidades, ayudando a comprender el conjunto de relaciones que en en este barrio se producían.
- » Análisis urbanístico: Sobre la base de lo aprendido en asiganturas de cursos previos, se recababa la información necesaria para el desarrollo posterior de un planeamiento urbano.

T1 B.

El segundo ejercicio tuvo como objetivo la realización de una propuesta de intervención integral en el ámbito, según los resultados del análisis previo, y poniendo en práctica los conceptos que fueron introduciéndose en las sesiones teóricas.

Las propuestas debían mostrar que se habían asimilado los conceptos de intervención en ciudad, persiguiendo la mejora de la calidad del espacio público y del privado, en sus características espaciales y en sus funciones, para que permitieran desarrollar una vida urbana intensa y diversa. Otros aspectos como la movilidad, la accesibilidad, la conexión con el resto de la ciudad, la adecuación del diseño propuesto a las condiciones climáticas y ambientales, etc. también fueron valorados.

T1 C.

El último ejercicio, realizado individualmente por cada alumno, consistió en el diseño de un espacio público. el objetivo era que al alumno se adentrara en las escalas más cercanas del proyecto urbano.

Trabajo de curso 2. [T2]

La segunda ubicación propuesta durante este curso fue el entorno del último tramo de las vías del tren de Almería. Esta infraestructura es una de las grandes barreras internas de la ciudad, alejando los barrios de Ciudad Jardín y El Zapillo del centro. La reciente eliminación del silo de mineral de hierro, conocido como “El Toblerone”, constituyó una oportunidad para curar esta fisura.

Los alumnos debían enfrentarse al reto de una ordenación que resolviese adecuadamente la transición entre ba-

rios de carácter muy heterogéneos, pero que configuran la misma ciudad. La inclusión de una pequeña franja del frente marítimo y de una zona al norte, que en su origen se consolidó como un área industrial, pero que en la actualidad ha quedado integrada en áreas residenciales, incrementaba el alcance de las propuestas.

En este segundo ejercicio, el alumno debía acabar dominando la relación del espacio construido y el espacio vacío para generar un entorno urbano complejo y diverso.

T2 A.

En este breve ejercicio se propuso un experimento morfológico para conocer las distintas tipologías de tejidos urbanos, a partir del cambio de la relación entre espacio construido y espacio libre.

A partir del cálculo de los parámetros morfológicos de una selección de intervenciones urbanas destacadas, los equipos realizaron una propuesta con los mismos valores en un fragmento del entorno. De esta manera el alumno observó la variedad de formas urbanas posibles y las características de cada una de ellas.

Este ejercicio servía, a la vez, para analizar y conocer el área de estudio, extrayendo las necesidades y las oportunidades de cara al siguiente ejercicio.

T2 B.

El objetivo de este trabajo era desarrollar la habilidad para proponer nuevas ordenaciones urbanas interviniendo sobre la ciudad existente de forma integral. En este tipo de localizaciones, el alumno se enfrenta al proyecto urbano de carácter residencial, pero también a la ordenación de espacios libres significativos y grandes infraestructuras.

Una vez completado el análisis, los distintos equipos realizaron un proyecto urbano para la mejora y rehabilitación física del entorno. En esta propuesta debían respetar unos parámetros urbanísticos facilitados al inicio del ejercicio.

Las propuestas habían de resolver los problemas singulares que presentaba el entorno y estar orientadas hacia un urbanismo social y económicamente sostenible, con eficiencia ambiental. En este caso, era específicamente necesario lograr la continuidad del área, generando un nuevo espacio que suturase la brecha que las vías supusieron durante años. A la vez, esta intervención debía incrementar la calidad urbana del entorno, cubriendo las carencias de servicios y de habitabilidad de las viviendas.

De igual forma, se prestó especial atención al modelo urbano propuesto, a la minimización del impacto del vehículo particular como medio de transporte, y la introducción de medios de transporte colectivos y/o alternativos.

Debían contemplar también las condiciones ambientales, especialmente las climáticas, para el diseño de la propuesta, tanto por su relación con la eficiencia energética como por su influencia en la salubridad de las viviendas.

En relación con los conocimientos de las herramientas propias de la técnica, se esperaba que el alumno alcanzase

el dominio de los documentos propios del proyecto urbano en esta escala al nivel de detalle necesario.

T2 C.

El objetivo del que fué el último ejercicio del curso, de nuevo de carácter individual, era fortalecer las habilidades necesarias propias del ejercicio profesional del urbanista en estas escalas de intervención sobre la ciudad. A la vez, este ejercicio brindó la rara posibilidad al alumno de revisar y perfeccionar la práctica realizada completando aquellas partes que pudieron haber quedado insuficientemente desarrolladas.

Este tercer ejercicio estuvo compuesto por una serie de talleres, en los que se incidió sobre la preparación de los documentos técnicos habituales en el planeamiento de escala intermedia, destacando su relevancia para el correcto desarrollo del proyecto urbano planteado.

Cada semana se propuso al alumno en las sesiones prácticas, un enunciado de taller focalizado sobre un aspecto que buscaba ser fortalecido. Durante las dos horas de duración de la sesión, se realizaron las actividades propuestas (discusión en grupo, dinámicas de rol para trabajo en grupo, etc.).

Programa de teoría

El contenido teórico de la asignatura ofreció al alumno una serie de clases en las que se expusieron:

- » Las características y la problemática más debatidas respecto a la realidad de las ciudades en las que habitamos.
- » La evolución a lo largo del siglo XX del modelo urbano y los distintos tipos de formas urbanas empleadas durante este periodo.
- » Los conocimientos básicos necesarios para el ejercicio profesional del proyecto urbano.

El conjunto del programa de teoría pretendía dotar al alumno de los conocimientos necesarios para la elaboración exitosa de los trabajos prácticos. El contenido se expuso en sesiones sobre temas concretos que se apoyaban en ejemplos y casos particulares. El alumno disponía así de una serie de referencias que habían afrontado problemas similares a los presentes en los trabajos de curso, y posteriormente en su vida profesional. Era labor del alumno el análisis de los casos para evaluar la conveniencia de su uso, así como la búsqueda de otros ejemplos que le ayudasen a profundizar en las distintas maneras de actuar ante los problemas presentes en las ciudades.

La programación se organizó de manera que acompañase el desarrollo de los ejercicios, ajustándose las sesiones al ritmo de trabajo de los ejercicios prácticos.

Las clases de teoría fueron distribuidas en tres bloques:

Bloque H. Historia del urbanismo siglos XX y XXI

Este conjunto de clases era una continuación de la formación recibida en la asignatura Introducción a la urbanística de segundo curso, en la que los alumnos adquirirían infor-

mación sobre la historia de las ciudades, su forma y el nacimiento de la disciplina urbanística.

En este bloque se estudiaron las distintas fases por las que ha atravesado la disciplina a lo largo del siglo XX y el inicio del presente siglo. Durante este periodo, como consecuencia de la migración de la población a entornos urbanos, se produce un espectacular crecimiento de las ciudades. La necesidad de dar forma a las expansiones provoca la rápida sucesión de paradigmas y modelos urbanos, que son los presentes actualmente en gran parte de la superficie de las ciudades y especialmente en sus periferias.

Bloque P. La práctica del proyecto urbano.

Este bloque reunía una serie de clases sobre los conocimientos prácticos necesarios para la elaboración de proyectos urbanos. En primer lugar, la definición de los componentes del espacio urbano:

- » El análisis y la definición de los elementos que componen el espacio urbano con los que el urbanista trabaja para dotar de forma y función a su propuesta.
- » Las características formales (dimensiones, distribución, etc.) y los criterios de diseño de los distintos elementos que dichos elementos.

En segundo lugar, la conversión de la propuesta en un plan de proyecto que se adecúe a las maneras y los tiempos de construcción de la ciudad:

- » Las características y contenidos de los documentos en los que se recogen las propuestas de proyectos urbanos.
- » El manejo de los conceptos básicos recogidos en la legislación vigente sobre planeamiento urbano (cuyo conocimiento exhaustivo es objeto de posteriores asignaturas) para dotar al espacio de la calidad necesaria para el buen desarrollo de las actividades humanas en él.

Bloque T. Problemática del actual modelo de ciudad.

En este tercer bloque se incluían algunos de los debates actuales que tratan de solucionar los problemas de las ciudades europeas. Eran por lo tanto una serie de temas transversales que afectan a todos los tipos de espacios y estructuras urbanas.

- » La recuperación y rehabilitación de aquellas áreas de la ciudad más deterioradas por las dinámicas que han transformado las ciudades europeas y españolas en el último siglo.
- » La orientación de la ciudad hacia las necesidades de sus habitantes, ofreciendo un entorno diverso en sus usos, justo en su distribución y rico en las relaciones que pueden surgir entre las personas, para conseguir sociedades más cohesionadas.
- » La mejora de la relación entre el modelo urbano y el medio ambiente en el que se sitúa, a través de las formas más eficientes, la reducción del impacto del transporte, etc.

Rehabilitación de centros históricos. La experiencia de Almería. *Ramona Ferre.*

DESARROLLO URBANO DE ALMERÍA. EFECTOS EN LA CIUDAD CONSOLIDADA.

Origen de la ciudad (s. X)

La ciudad de Almería tuvo su origen en tiempos de Abderramán I (756-788) como torre vigía y puerto de mar de Pechina. En el año 955-6 Abderramán III ordenó levantar la Alcazaba, cercar la ciudad (Al-Medina) y darle título, considerándose estos hechos como la fundación formal de la ciudad.

Ciudad amurallada (s. X-s. XIX)

Tras la caída del Califato, a principios del s. XI, comenzó un importante crecimiento urbano extramuros, tanto a poniente de la Al-Medina (Arrabal de Al-Hawd) como a levante (Arrabal de Al-Musalla). La ciudad y sus arrabales, rodeados por nuevas murallas durante el reinado de Jayrán, respondía al modelo tradicional árabe aunque menos tortuosa.

En 1522 un terremoto destruyó la ciudad marcando la separación entre la Almería musulmana y la Almería cristiana. Ésta se centró en la Al-Musalla desplazándose el centro hacia levante por la construcción de la Catedral y de los principales templos y conventos. La población descendió de 28.000 a 650 habitantes dando lugar a un exceso de suelo que hizo detraer la muralla de Levante en el s. XVI.

Extramuros fueron creciendo y apareciendo nuevos barrios. Mientras, el espacio urbano de la ciudad se fue compactando y la estructura urbana fue adquiriendo un carácter de 'Ciudad Conventual' debido a la importancia del Clero regular y secular.

Derribo de las murallas (mediados del s. XIX)

A lo largo del s. XIX se produjo un gran desarrollo urbano gracias a la consolidación del crecimiento económico generado por las explotaciones mineras y por los cultivos de exportación. Intramuros creció la Al-Medina mientras que extramuros lo hizo el barrio de 'Las Huertas' y el 'Barrio Alto', llegando a superar la población de extramuros a la población de intramuros.

En 1855 comenzó el derribo de las Murallas produciéndose una enajenación legalmente irregular de los solares resultantes.

Plan de Ensanche de Trinidad Cuartara (finales del s. XIX)

La aparición de una clase burguesa emergente permitió la consolidación de la ciudad liberal siguiendo modelos urbanos importados. Asimismo, la desaparición de las Murallas posibilitó que continuara el crecimiento urbano hacia levante y la integración de la ciudad con el Mar y el Puerto.

La ordenación de la ciudad se inició en 1864 con las primeras Ordenanzas Urbanísticas Municipales, promulgadas para regular los anchos de las nuevas calles y las alturas máximas de los edificios en función de las alineaciones viarias. A finales de s. XIX el arquitecto municipal Trinidad Cuartara realizó una propuesta urbana de Ensanche para la ciudad con un crecimiento racional y ordenado.

Almería en la primera mitad del s. XX

La crisis minera y del parral originada por la 1ª GM y al crack del 29 produjo un importante estancamiento urbano. Se paralizaron los Planes de Ensanche procediéndose a remodelaciones internas y a la construcción de edificaciones emblemáticas en los espacios públicos planificados a finales del siglo anterior. Así, la postguerra se inició con una gran crisis económica y social agravada por el importante aumento de la población urbana que pasó de los 47.000 habitantes en 1900 a los 76.000 en 1950.

La reconstrucción y edificación de nuevos alojamientos se acomete desde la iniciativa pública. En 1901 se modernizaron las Ordenanzas Municipales de 1864 con el objeto de aumentar el control público del proceso urbanizador.

Plan General de Prieto Moreno de 1950

El Ayuntamiento de Almería aprobó en 1950 el primer Plan de Ordenación Urbana, redactado por el arquitecto Francisco Prieto Moreno. El modelo urbanístico propuesto era de tipo horizontal aunque rupturista con el centro histórico. Sin embargo, la escasa capacidad económica del municipio para intervenir en el ensanche, creando las infraestructuras necesarias, fue una de las principales limitaciones.

Intervención en centros históricos. La Almedina.



- Vista general de Almería en 1950. -



- Plan General de Prieto Moreno de 1950. -

Desarrollismo de las décadas 60 y 70

A modo de resumen, en la siguiente tabla se recogen los datos del censo correspondientes a 1950, punto de partida de la planificación urbanística en Almería, y de 1960 y 1980, como inicio y fin de un periodo desarrollista que supuso un fuerte proceso de sustitución y densificación y la destrucción de gran parte del patrimonio edificado.

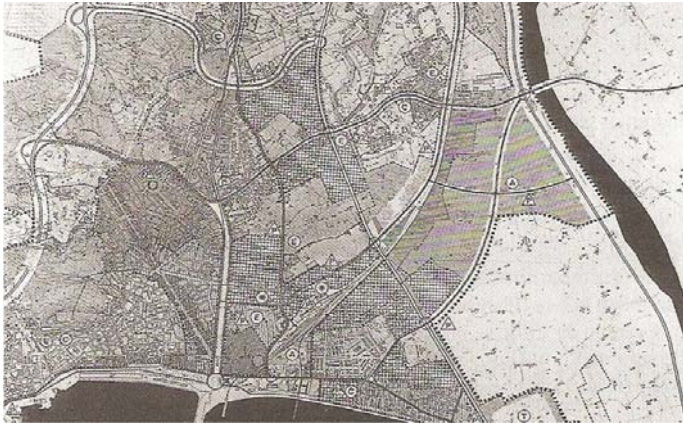
Plan General de Ordenación Urbana de 1986

El Plan General de 1986 es el primer plan que plantea una decidida estrategia de conservación y de recuperación del patrimonio edificado existente y de las estructuras urbanas y tipológicas, que definen e identifican la memoria histórica de la ciudad. Para ello el Plan determina diferentes niveles de intervención que van desde la protección en distinta medida de edificaciones y solares hasta la fijación de aprovechamientos urbanísticos ponderados de los preexistentes históricos, entre otras medidas.

Este plan confirma que es en los años 80 cuando los planes urbanísticos de las ciudades medias españolas incorporan las recomendaciones de protección del patrimonio edificado y de los elementos de su entorno.

Plan General de Ordenación Urbana de 1998

El Plan General de 1998, actualmente vigente, acepta las bases de desarrollo sentadas en el Plan anterior. Respecto al centro histórico la finalidad que se marca es la de responder a la necesidad de mantenerlo activo y en uso en su condición de barrio o sector de la ciudad además de asegurar la conservación de su identidad cultural e histórica. Para ello se fija como objetivos, entre otros, la integración del sector en la ciudad y el medio urbano, el fomento de la protección



- Plan General de Ordenación Urbana de 1973. -

de las tramas y tejidos en su condición de patrimonio colectivo o la superación del déficit urbano del área.

La protección se instrumenta mediante la definición de áreas de tejido urbano de características físicas homogéneas en las que es posible distinguir rasgos comunes de parcelario, altura o edificabilidad. Para estos tejidos las medidas de protección planteadas son la propuesta de delimitación de Conjunto Histórico, la protección arqueológica distinguiendo cuatro zonas, la protección arquitectónica y la propuesta de delimitación de entornos.

Al año siguiente de su aprobación se procedió a la declaración formal de Conjunto Histórico de la ciudad de Almería, mediante Decreto 107/1999, de 4 de mayo.

EL CENTRO HISTÓRICO DE ALMERÍA HOY

Situación del Centro Histórico respecto a la ciudad

Como se ha indicado anteriormente, el desarrollo urbano de Almería se ha ido produciendo, principalmente, hacia levante ya que el crecimiento de la ciudad se ha visto condicionado por las estribaciones de la Sierra de Gádor al oeste y por el mar al sur, provocando un posicionamiento excéntrico del Centro Histórico respecto al conjunto de la ciudad que ha relegado su protagonismo a favor de las nuevas zona de crecimiento, mejor dotadas y más accesibles.

Históricamente, el desarrollo urbano se apoyó en ejes radiales de comunicación que partían de Puerta de Purchena, principal puerta de conexión entre la ciudad consolidada y el territorio. Actualmente este enclave se mantiene como punto de unión del Centro Histórico con el resto de la ciudad. Sin embargo no se produce permeabilidad hacia su interior sino que predomina el carácter radial de las principales vías de conexión expulsando de nuevo hacia el exterior del ámbito.

Asimismo, tampoco se produce la suficiente permeabilidad en el interior del Centro Histórico, distinguiéndose distintos espacios a medida que se avanza hacia poniente con un importante incremento del hermetismo. Avanzando en dicho sentido, encontramos primero un área comercial que une Centro Histórico y ciudad, posteriormente, tras pasar la barrera psicológica que supone la Calle Real, nos adentramos en la principal área institucional-monumental de la ciudad con la Catedral y el Ayuntamiento de Almería, entre otros edificios destacados. La Calle de la Reina supone la si-



- Plan General de Ordenación Urbana de 1986. -



- Análisis del centro histórico para recuperación en Plan General de 1986 -

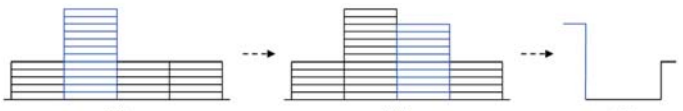
guiente barrera, aún más compacta, que da paso a un espacio principalmente residencial. Al norte de ésta se encuentra La Alcazaba, pieza clave de la ciudad antigua y elemento básico del paisaje de Almería, y más a poniente y, casi impenetrable, la Avenida del Mar que conecta con el barrio de La Chanca, el área más degradada del Centro Histórico.

Estado actual del Centro Histórico

A continuación se enumeran algunas de las principales deficiencias detectadas:

- » El Centro Histórico no está suficientemente conectado con el resto de la ciudad.
- » La antigua trama urbana ha sido dañada por la densificación y sustitución indiscriminada del patrimonio edificado.
- » Se aprecia un deterioro progresivo del parque de viviendas debido a la escasa capacidad económica de ciertos sectores de la población.
- » Considerando las necesidades en función de la población real, existe un déficit generalizado de equipamientos. En particular faltan zonas verdes, equipamientos culturales, etc.
- » La Alcazaba está insuficientemente integrada, tanto en el Centro Histórico como en la ciudad.

En 1962 se modificaron las ordenanzas del Plan con el objeto de dejar libre la altura máxima, pasando de 5 a 12 plantas en algunos casos. Poco después, en 1963, se ajustó la altura máxima a 10 plantas y en 1969 se fijó la altura al doble del ancho de las calles, con un máximo de 10 plantas.



- Modificaciones de las ordenanzas del plan de Prieto Moreno de 1950. -

Plan General de Ordenación Urbana de 1973

A partir de un correcto diagnóstico urbanístico del territorio, el Plan General de Ordenación Urbana de 1973 proponía dos tipos de acciones según se tratase del núcleo principal (casco urbano y su área de expansión) o de las zonas exteriores (zona este y bahía).

El Plan se aprobó parcialmente, pendiente de numerosas modificaciones. En lugar de llevarlas a cabo, la corporación local optó por la elaboración de ordenanzas de edificación que regulaban las condiciones de uso y aprovechamiento de las diversas zonas y del suelo de reserva urbana. No contemplaban, sin embargo, la gestión del planeamiento de desarrollo con lo que la ciudad continuó incrementando su densidad y déficit dotacional.

Año	Número de edificios	Número de viviendas	Número de habitantes	Nº viviendas / NºEdificios	Nº habitantes / Nº Viviendas	% Edificios anteriores a 1900
1950	14.650	14.820	76.497	1,01	5,16	70%
1960 Incremento	18.688 27%	19.413 30%	86.808 13%	1,04	4,47	-
1980 Incremento	21.535 15%	52.883 172%	140.946 62%	2,45	2,66	9,6%

- Ramona Ferre a partir de los datos de Fernández (1994, p.53-55) -

- » El paso de la carretera de Málaga-Murcia supone una grave disfuncionalidad del borde sur. Asimismo, la presencia del Puerto como infraestructura cerrada y blindada a la población provoca que el Centro Histórico vuelva la espalda al Mar.
- » Se producen conflictos peatón-automóvil, con prioridad del vehículo sobre el peatón.
- » El transporte público es insuficiente e inadecuado.

PLAN URBAN. OPORTUNIDAD DE INTERVENCIÓN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE ALMERÍA

Iniciativa URBAN

La Unión Europea creó la Iniciativa Urbana (URBAN) con el objeto de implementar estrategias innovadoras de regeneración urbana mediante un enfoque integrador de aspectos sociales, económicos y medioambientales. Tras una primera etapa aplicada entre 1994-1999 se desarrolló el URBAN II, como una nueva iniciativa comunitaria del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) en favor del desarrollo sostenible de las ciudades y barrios en crisis de la Unión Europea. Para la implementación de dicho programa en España el Ministerio de Economía y Hacienda lanzó una convocatoria a la que podían concurrir municipios con una población de derecho de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia que no alcanzasen dicha cifra de población.

El programa pretende la regeneración urbana de tejidos existentes con problemas de integración social, calidad urbana, patrimonio urbano deteriorado, desventajas económicas y sociales, etc. Es la ciudad peticionaria la que decide los barrios o zonas de su tejido urbano que requieren adoptar medidas encaminadas a su revitalización.

El Plan URBAN de Almería

El Plan URBAN Almería, que ha sido prorrogado hasta finales de 2014, tiene prevista una inversión total de 14 millones de euros para la revitalización y rehabilitación del Centro Histórico de la ciudad. Consta de más de una treintena de proyectos que van desde la rehabilitación de edificios y entornos de gran importancia patrimonial y social, hasta

medidas encaminadas a implicar a la iniciativa particular y privada en el programa.

Los principales problemas identificados en el Centro Histórico tienen un alcance tanto físico (deterioro de viviendas, calles y espacios públicos) como social (altas tasas de desempleo y de exclusión social) y medioambiental (escasos espacios libres y malas condiciones de mantenimiento de los existentes). Asimismo, se está prestando una atención especial al principal monumento de la ciudad, La Alcazaba, cuyo entorno está muy deteriorado.

Las diversas estrategias planteadas se articulan en las siguientes áreas temáticas:

- » URBAN SOCIAL. Integración Social e Igualdad de oportunidades.
- » URBAN FOR-EMP. Formación y Empleo.
- » URBAN EMPRESAS. Desarrollo del tejido económico y de la actividad empresarial.
- » URBAN NATURA. Sostenibilidad Ambiental.
- » URBAN TECNO. Sociedad de la Información, Nuevas Tecnologías e Innovación.
- » URBAN REVITAL. Equipamiento Urbano y Accesibilidad.
- » URBAN CULTUR. Cultura y Turismo.
- » URBAN INF-PUB. Media.
- » URBAN GESTIÓN. Gestión y Seguimiento.

El Plan URBAN Almería constituye una importante oportunidad para el Centro Histórico de la ciudad, no obstante las actuaciones planteadas en él tienen un carácter excesivamente particular y carecen de ejes transversales que produzcan la sinergia necesaria para su efectiva revitalización. Otro aspecto a destacar es la discrepancia entre la delimitación del ámbito del Plan URBAN, la delimitación del Conjunto Histórico de la ciudad de Almería y la establecida en el Plan General de Ordenación Urbana de 1998, lo que pone de manifiesto la falta de una estrategia global de actuación.

Jornadas de participación ciudadana ¡VEN CAMBIA TU CENTRO!

	Planificación urbanística	Planificación estratégica
Objetivo	Ordenación urbanística	Orientar e integrar acciones sociales, económicas, medioambientales, urbanísticas.
Objeto	El territorio	La ciudad de forma global
Qué es	Marco regulador	Sector político
Actores implicados	Sector público Sector privado	Sector público Sector privado Tercer sector Sector informal
Finalidad	Distribución y uso del suelo	Mejor posicionamiento nacional / internacional Mayor competitividad Más alto nivel / calidad de vida
Nivel de participación	Bajo	Elevado

- Fuente: Ramona Ferre -

Entre los objetivos del Plan URBAN Almería se incluye expresamente el incremento de la participación de la población residente, ya que uno de los objetivos esenciales del URBAN es garantizar una adecuada participación social. En el caso de Almería se ha constituido un Consejo Asesor en el que se han incorporado los colectivos sociales, asociaciones y organismos públicos directamente afectados por las actuaciones previstas. En este contexto nace la Plataforma para la Revitalización del Centro Histórico de Almería, integrada por numerosas asociaciones y colectivos ciudadanos.

La Plataforma junto con Almería URBAN planteó unas Jornadas de Participación Ciudadana, partiendo de la premisa de que una ciudad pertenece a sus ciudadanos y que ellos, mejor que nadie, son los que pueden exponer sus necesidades, aportar ideas y conseguir que las soluciones tengan continuidad en el tiempo, así como de la certeza de que el éxito de cualquier intervención en la ciudad ha de hacerse con la ciudadanía y desde la ciudadanía.

Estas Jornadas, distribuidas en conferencias, talleres y una visita guiada, se desarrollaron entre los días 20 y 21 de enero 2012 con el lema ¡¡VEN CAMBIA TU CENTRO!! En las conferencias intervinieron representantes de las distintas administraciones (local y autonómica) y se mostraron experiencias ejemplares de intervención, dejando de manifiesto



- Talleres de participación "¡Ven, cambia tu centro!". -

por un lado, la necesidad de una mayor coordinación entre las diferentes administraciones con competencia en el ámbito y por otro, el efecto positivo que ha tenido la participación en las experiencias que la han considerado. Para los talleres se empleó una metodología de trabajo de carácter profesional con un alto grado de participación de los asistentes y nivel de concreción de las conclusiones de los distintos grupos de trabajo. La visita, por su parte, sorprendió a mucho de los asistentes al descubrir las grandes posibilidades de algunos de los espacios visitados, la evidencia de su grado de deterioro y abandono, así como la falta de continuidad de algunas de las intervenciones que se han acometido en el Centro Histórico en los últimos tiempos.

Como resumen de las conclusiones obtenidas de las Jornadas se consolidó la idea de que la transformación del Centro Histórico a través del Plan URBAN (y de posibles planes posteriores), es una oportunidad para realizar los cambios necesarios, con una visión compleja, que integre la URBS, la CIVITAS y la POLIS, es decir, la transformación física, la transformación de sus habitantes y la transformación de las relaciones entre administración y ciudadanía.

NUEVAS FORMAS DE INTERVENCIÓN EN LOS CENTRO HISTÓRICOS

De la planificación urbanística a la planificación estratégica

Actualmente, la intervención en los Centros Históricos resulta insuficiente a partir de la planificación urbanística. Al igual que ocurre con en el conjunto de la ciudad, cada vez más, se hace imprescindible una planificación y gestión estratégica capaz de integrar actuaciones sociales, económicas, medioambientales y urbanísticas, que consideren estos ámbitos como parte de un conjunto global de ciudad en el que todos los actores de la sociedad están implicados. Para ello la participación ciudadana constituye un aspecto clave y fundamental.

En el siguiente cuadro se expone, a modo de resumen, la planificación urbanística versus la planificación estratégica.

BIBLIOGRAFÍA

Ayuntamiento de Almería. (1986). *Un plan para transformar Almería. Avance. Almería: Servicio de Urbanismo.*

Fernández, G. R. (1994). *Del desarrollismo al urbanismo de la democracia. 20 años de planeamiento en Almería. 1970-1990. Almería: Instituto de Estudios Almerienses.*

Martínez, S. (2003). *Urbanismo y ciudad en Almería. Granada: CEMCI.*

Plataforma para la Revitalización del Centro Histórico. (2012). *Memoria de las Jornadas de Participación Ciudadana ¡VEN CAMBIA TU CENTRO!. Almería.*

Almería Urban. Plan de Regeneración del Centro Histórico mediante Fondos Europeos. *Pablo García Pellicer.*

Almería es una provincia que ha protagonizado un desarrollo espectacular. Hace poco más de 50 años, estaba situada entre las últimas de España en nivel de riqueza. Hace 10 años, había doblado su aportación al PIB, presentaba la tercera tasa de actividad económica más elevada de España, y era la quinta provincia donde más crecía la población en un año, con un porcentaje de población extranjera que duplica la media nacional. Este crecimiento es reconocido como el “milagro almeriense” y despierta gran interés a nivel socioeconómico.

La ciudad de Almería, capital de la provincia, también experimentó un rápido crecimiento, pero desigual. En los últimos 50 años la ciudad casi se triplica en población pero expandiéndose generosamente hacia las más cómodas tierras de levante, lo que origina un desplazamiento de su centro

vital. El centro histórico sólo crece en abandono, marginalidad y problemas sociales, mientras la ciudad se reafirma en un nuevo centro alegre, funcional y concurrido localizado entre El Paseo y la reciente urbanización de La Rambla, verdadera espina dorsal de la ciudad.

Se desarrolla una ciudad de contrastes y desequilibrio. Y además surge la amenaza de pérdida de liderazgo de la capital frente a la explosión de las ciudades de su entorno (Roquetas de Mar, El Ejido, etc...). En definitiva; una ciudad en la que se vive razonablemente bien, pero con un Centro Histórico cada vez más deteriorado, más vacío y con menos vida, y sin embargo cada vez más necesario, ya que en este espacio residen las principales señas culturales, históricas y de identidad.



- Crecimiento de Almería. Arriba ortofoto año 1955 de una ciudad de 81.270 hab. Abajo, imagen de 2005 con una población de 186.651 hab. En amarillo se ha señalado la zona URBAN. Fuente: Elaboración propia. -



- Almería en 1970, una ciudad de dos velocidades. -

EL PLAN URBAN

Los sucesivos esfuerzos para regenerar el Centro Histórico se materializan en gran oportunidad cuando es aprobado el proyecto presentado por el Ayuntamiento de Almería a la convocatoria nacional de Iniciativas Urbanas del periodo 2007-2013, cofinanciado por fondos europeos FEDER al 70% en el caso de las ciudades de Andalucía.

El objetivo es la revitalización y mejora de la zona más degradada de nuestro Centro Histórico mediante una inversión de más de 14 millones de euros estructurada en doce áreas temáticas, con proyectos y actuaciones sociales, económicos, medioambientales, culturales y de infraestructura que aspiran a concretar localmente el ideario de desarrollo sostenible de las ciudades europeas.

Para la gestión del Plan se creó una Oficina Técnica dependiente del Ayuntamiento de Almería. Desde esta enriquecedora experiencia en la que nos encontramos inmersos, y en el marco de la visita de los alumnos de Arquitectura de la UPCT, se les compartieron las siguientes certezas para intentar conseguir una actuación acertada.

CERTEZA 1: Hay que actuar con estrategia.

El ámbito del Plan Urban es una zona muy amplia. La regeneración urbana es además un proceso a largo plazo. Además el tiempo y las actuaciones del Plan Urban son limitadas. Así que resulta necesaria una estrategia que ayude a priorizar las actuaciones y coordinarlas con sentido.

En nuestro caso establecimos que uno de los objetivos prioritarios era atraer vida a esta parte de la ciudad. No sólo

del visitante o turista, sino sobre todo del ciudadano que apenas conoce y recorre esta parte de la ciudad en su vida diaria.

Analizamos que existían unas sucesivas “barreras psicológicas” en el imaginario colectivo de gran parte de los ciudadanos. Identificamos claramente estos obstáculos en tres calles transversales de dirección norte-sur; que son la C/ Real, la C/La Reina y la Avda. del Mar (que además de psicológica constituye una “barrera física”).

También identificamos los “nodos de referencia” existentes; constituidos fundamentalmente por los principales monumentos y espacios urbanos capaces de protagonizar la revitalización.

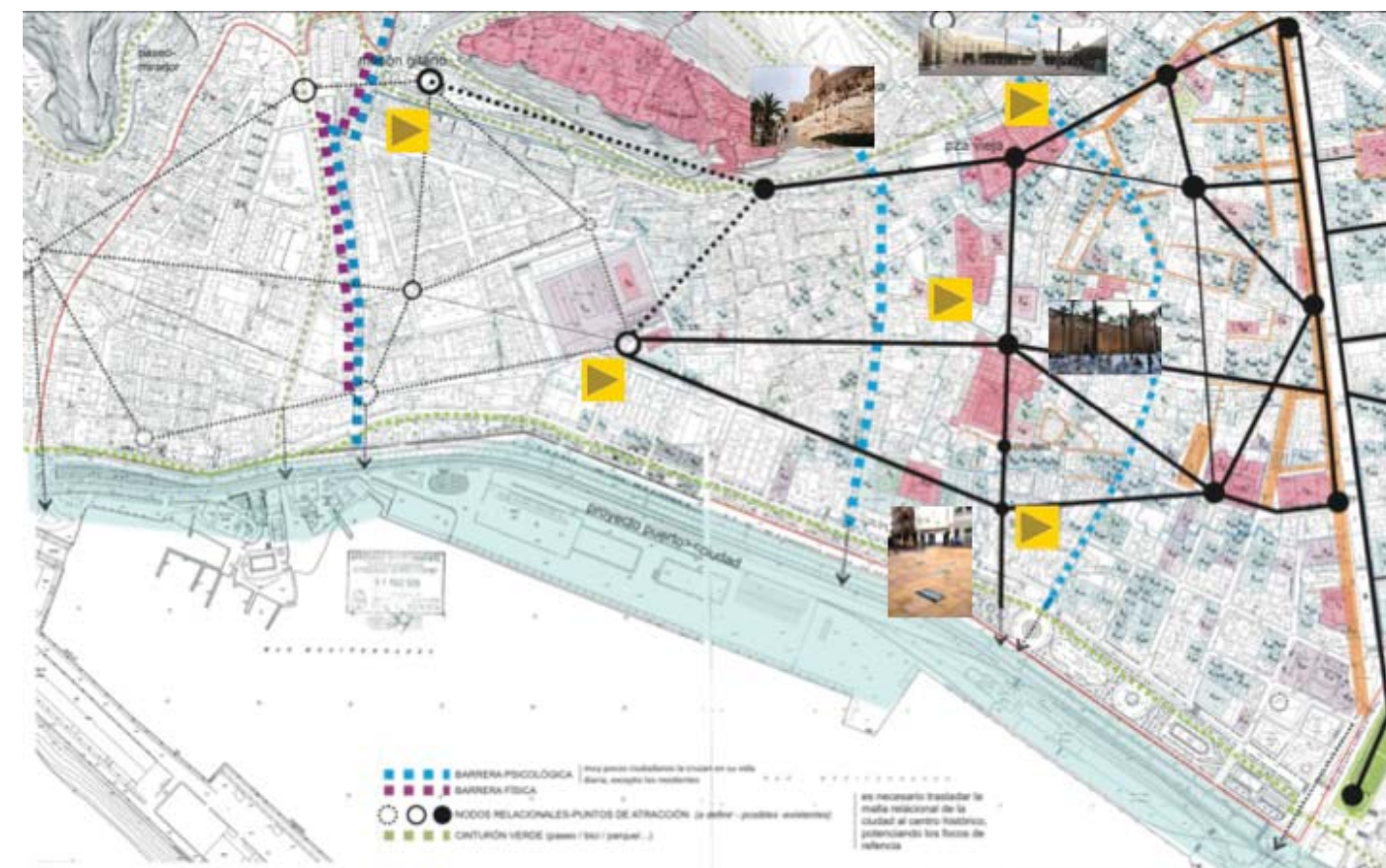
Sobre un plano se diseñaron entonces los principales trayectos de enlace de la ciudad vital con los nodos referenciales del Centro Histórico. Esto permitió advertir nuevas referencias necesarias y oportunidades.

Como resultado; las actuaciones destinadas a la atracción y mejora de la calidad del espacio urbano se priorizan en dichos trayectos de enlace, y los nuevos equipamientos previstos se ubican estratégicamente en los nodos referenciales identificados.

CERTEZA 2: Hay que actuar de manera integral.

Actuar integralmente supone abordar coordinadamente y de modo simultáneo las soluciones en los aspectos sociales, económicos, medioambientales y de infraestructura.

Para comprenderlo mejor puede servir de ejemplo la historia del Mesón Gitano. Se denomina así a un lugar empla-



—Plano de estrategia para las actuaciones del Plan Urban basado en núcleos culturales.—

zados sobre los terrados de la trama antigua, entre la Alcazaba y el horizonte del mar, que en los años 70 albergó un famoso establecimiento hostelero que se desarrolló sobre las base de unas cuevas existentes.

Su funcionamiento duró apenas una decena de años, pero sin embargo protagoniza un lugar destacado en las imágenes típicas del turismo almeriense y en la memoria de los que lo vivieron.

Desde entonces, han sido varios los esfuerzos desde la administración por recuperar ese entorno con posibilidades y encanto únicos. El último consistió en una actuación paisajística de casi dos millones de euros de presupuesto, y que resultó finalista de los prestigiosos premios FAD en el año 2004. Diez años más tarde no queda casi nada en pie de esa actuación. Y allí no va nadie.

No se trata de un problema “arquitectónico”. La solución no está solamente en ejecutar un buen diseño. El proyecto debe ser integral.

De nuevo se aborda la regeneración del Mesón Gitano con el Plan Urban. Pero esta vez se plantea no sólo la urbanización del entorno, sino la apertura de un nuevo vial que lo relacione con la ciudad, la construcción de un nuevo equipamiento destinado principalmente a Escuela de Arte Flamenco (que ayude a profesionalizar a los jóvenes del barrio a la vez que terminan la enseñanza obligatoria), y la adecuación de las cuevas para negocios de hostelería y turismo que complementen las visitas a la Alcazaba y aporten un nuevo espacio de ocio a la ciudad.

De igual modo, cuando desde el Plan Urban se plantea la mejora del atractivo de un espacio urbano, además de potenciar el protagonismo del peatón y accesibilidad, incrementar el arbolado y mejorar la imagen del entorno, se persigue aumentar el espacio de estancia para que los bares existentes puedan sacar mesas a la calle conformando terrazas, enriqueciendo con ello la vida urbana, y otorgando también mayores posibilidades a los locales vacíos.

CERTEZA 3: Hay que atender a las oportunidades.

La regeneración debe basarse en las peculiaridades y hechos diferenciales de esta zona de la ciudad. En este sentido se aconseja intentar proyectar las soluciones y retos trabajando sobre algunos problemas específicos:

- » RUINAS, Y VIVIENDAS VACÍAS: las numerosas edificaciones abandonadas merecen una reflexión sobre nuevas tipologías de vivienda, métodos de gestión, y actuaciones integradas que faciliten la viabilidad de su rehabilitación.
- » SOLARES: los numerosos solares existentes pueden albergar usos lúdicos y equipamientos transitorios para la comunidad, aprendiendo de la experiencia de otras ciudades de España.
- » MEDIANERAS: las grandes superficies al sol que nos encontramos en el Casco Histórico podrían ser objeto de infraestructuras para generar energía, jardines verticales o actuaciones que puedan revertir en la revitalización de su entorno inmediato.



—Antecedentes de la actuación del Mesón Gitano. Fila superior, imágenes año 1974. Fila inferior: izquierda imagen año 1990, centro año 2003 y derecha año 2010. —



— Problemática urbana y oportunidad. Reinventar las medianeras, recuperar fachadas, utilización de los terrados, aprovechamiento de los solares. —

» NUEVOS USOS PARA LOS TERRADOS: las cubiertas planas, especialmente las del barrio de La Almedina, se caracterizan por unas vistas inigualables de la Alcazaba, el mar y el resto de la ciudad. Transformar algunos de estos espacios privados en uso público puede constituir un interesante recurso de atracción hacia el Centro Histórico y su desarrollo.

En definitiva; se trata de materializar las oportunidades basándose en sus propias potencialidades. Buscando no competir con el resto de la ciudad repitiendo los mismos recursos, sino promoviendo usos, espacios diferentes y experiencias distintas que tan sólo las puede aportar este maravilloso ámbito de la ciudad.



—Actuación en el entorno del Cuartel de la Misericordia en el año 2011. Mejora de la accesibilidad dando protagonismo al peatón y vitalidad al espacio público. Mejora de la calidad visual del espacio urbano y de su representatividad. —



La intervención en la ciudad construida necesita de un análisis previo de su complejo contexto, lo que supondría dedicarle mucho tiempo o reducirlo a aspectos muy simplistas. Ante esta situación, en la asignatura Urbanística I, se ha propuesto en los últimos tres cursos un ejercicio de cartografiado colectivo del área de trabajo.

Cada equipo realiza el estudio de un aspecto concreto de la realidad del barrio que será puesto en común con las del reto de alumnos. De esta forma se aprovechan las ventajas de las técnicas de aprendizaje colaborativo (en cada equipo) y cooperativo (en el aula). En el ejercicio propuesto, cada equipo tiene la autonomía característica del aprendizaje colaborativo para organizar a sus miembros y decidir sobre la manera de alcanzar el objetivo propuesto. A la vez cada uno de esos equipos está participando de manera cooperativa del aprendizaje global que se produce en el aula.

Aunque habitualmente el aprendizaje colaborativo ha sido considerado más complejo que el cooperativo, la aplicación de este último ha cobrado especial relevancia en la actualidad, gracias a internet y las redes sociales que permite un mayor número de participantes en la generación del conocimiento, posibilitando alcanzar resultados antes impensables por limitación de recursos. La cooperación es, por lo tanto, muy útil aplicada al estudio de fenómenos complejos y, como tales, la ciudad y el urbanismo son campos idóneos para su empleo. Los ejemplos recientes son innumerables, provocando un resurgimiento de los colectivos ciudadanos trabajando sobre aspectos concretos del entorno urbano. Los mapeos colectivos, con la influencia siempre presente de Jane Jacobs y Gilles Deleuze, a través bien de recorridos por la ciudad o bien de aplicaciones online abiertas a la incorporación de datos por cualquier visitante, están permitiendo a los ciudadanos generar su propio conocimiento de forma colectiva sobre el lugar en el que viven, aumentando su capacidad crítica y de decisión.

El ejercicio contó con las siguientes fases:

1. Introducción al área de estudio. A través de una visita a la Almedina de los alumnos y el profesorado durante la cual se realizaron un recorrido por el barrio y unas charlas con técnicos locales.
2. Diseño de la cartografía. Los alumnos eligieron, en primer lugar, el aspecto que iban a analizar, proponiendo una metodología que fue debatida en clase con compañeros y profesores para comprobar su viabilidad.

T1A

Cartografiado colectivo del barrio de La Almedina

3. Elaboración de la cartografía. De acuerdo a su metodología, cada equipo procedió a obtener los datos necesarios para su cartografía (evaluando las carencias de los mismos), procesarlos espacialmente y realizar una valoración final del aspecto estudiado.

4. Puesta en común de las cartografías de todos los equipos. El ejercicio concluyó con una exposición en el aula y un debate sobre las conclusiones arrojadas por los distintos trabajos. Las cartografías también se colgaron en el aula virtual de la asignatura para su consulta en el siguiente ejercicio de curso, la propuesta de intervención y rehabilitación sobre el área cartografiada.

Para evaluar el resultado de la parte cooperativa del ejercicio, se expone a continuación una tabla resumen con las cartografías realizadas por los equipos de trabajo, agrupando los aspectos estudiados en conjuntos temáticos.

Como es lógico en una escuela de arquitectura, las cartografías referentes a aspectos físicos fueron las más abundantes. Si bien en este conjunto dominan los temas más propios de los análisis urbanísticos, el trabajo cooperativo ha permitido alcanzar un mayor nivel de profundidad. Es en este conjunto donde surgieron más relaciones de sinergia entre equipos que estaban analizando aspectos complementarios.

Las cartografías referidas a la percepción del barrio, tanto por observadores externos como por los propios vecinos, analizaron cuestiones muchas veces olvidadas pero que son

determinantes para crear entornos urbanos propios de la escala humana.

Por último, el alumnado también se interesó por estudiar cuestiones sobre el uso y las actividades que se desarrollan en el barrio, es decir, por conocer el modo en el que se vive en ese lugar. Y esta preocupación, que era uno de los objetivos del ejercicio, se produjo aún con la limitación de las visitas al barrio que los alumnos pudieron realizar.

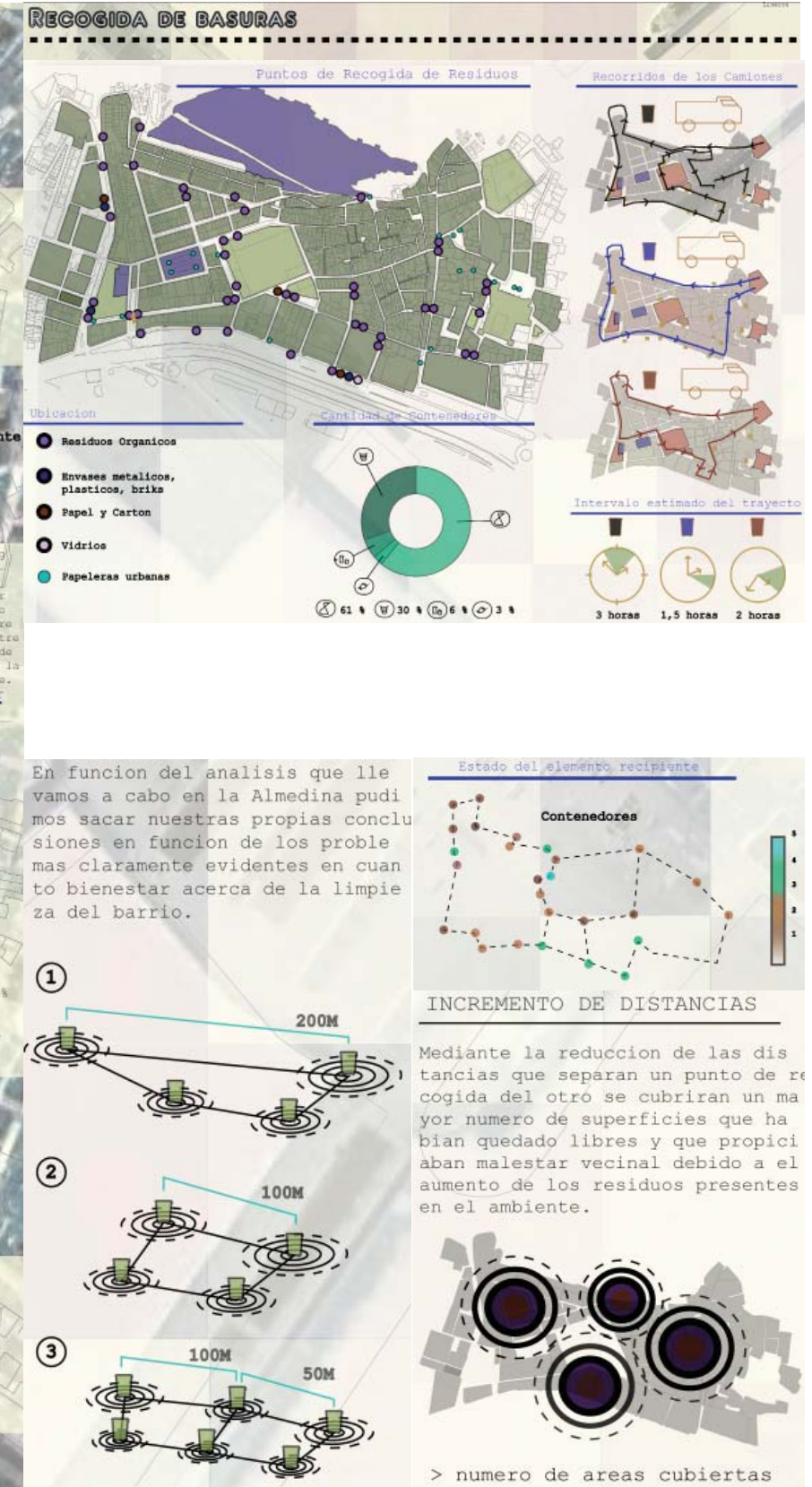
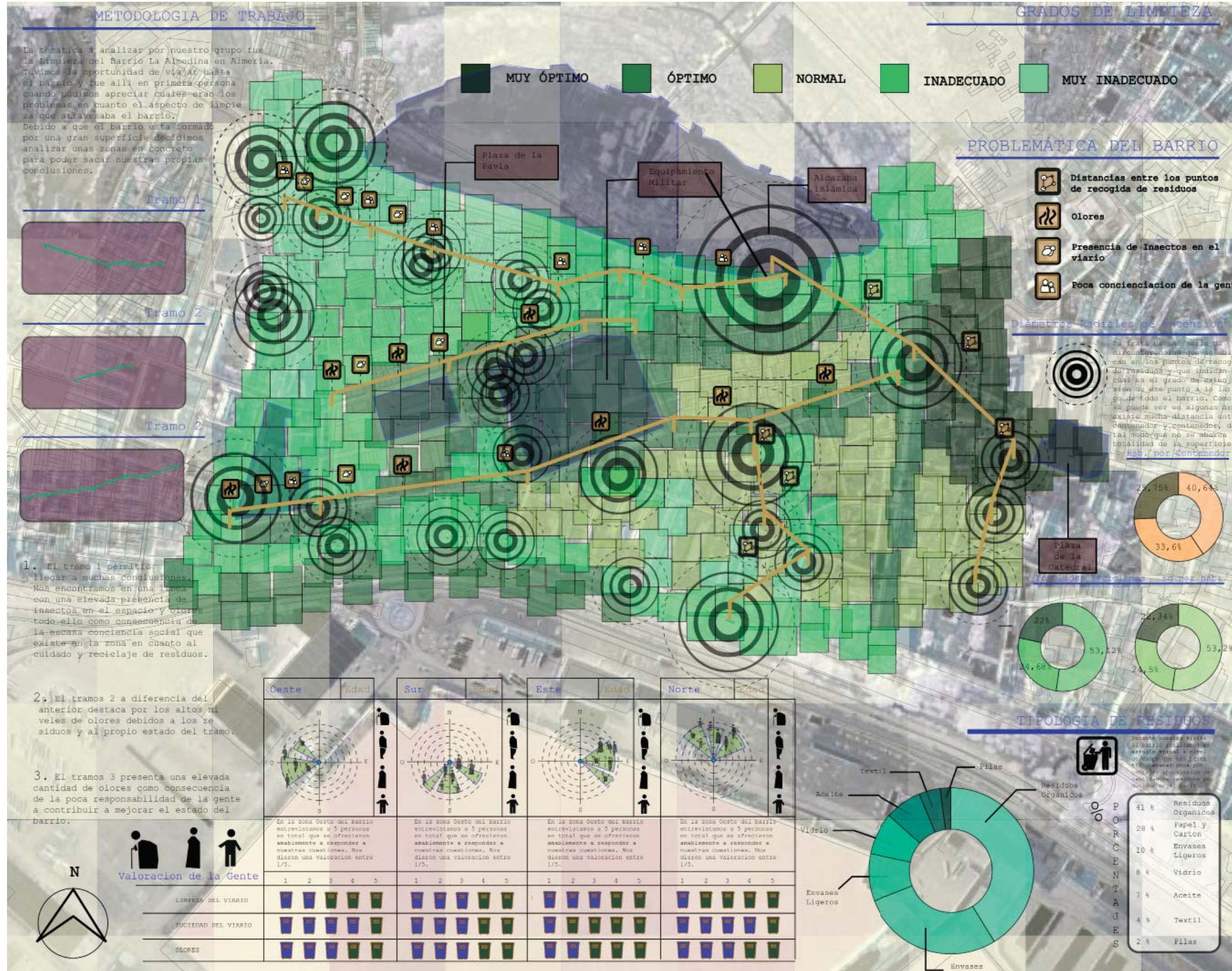
En lo referido a la parte colaborativa del ejercicio, los alumnos tuvieron una buena acogida al reto de desarrollar estas pequeñas investigaciones. Pese a que bastantes equipos se mostraban indecisos en la elección del tema, las discusiones en el aula sobre metodologías de otros equipos sirvieron como fuente de ideas.

Los métodos de análisis propuestos estaban basados siempre en variables contrastables, dentro de las limitaciones de tiempo, de medios o del propio tema estudiado. Ante este condicionante los equipos acudieron o bien a fuentes de datos existentes (estadísticas, cartografías, etc.) o a la toma de datos personalizada (realizando cuenteos y mediciones in situ).

Una vez obtenidos los datos, destacaron algunos equipos por su capacidad para obtener conclusiones más complejas empleando los datos para elaborar indicadores compuestos. Así, algunos ejercicios tenían en cuenta múltiples variables para analizar un aspecto.

Características físicas	Percepción del barrio	Uso y actividades
-Tipología edificatoria. -Edad de la edificación. -Accesibilidad a dotaciones. -Pendiente del terreno. -Espacios públicos. -Deterioro. -Conservación de las fachadas y el espacio público. -Evolución urbana e identidad. -Cubiertas del barrio. -Morfología urbana.	-Ruidos y confort. -Sensación de seguridad. -Percepción de necesidades. -Limpieza del barrio. -Visuales.	-Movilidad. -El día a día del barrio. -Vida nocturna. -Espacios de ocio y turismo.

-Resumen de cartografías realizadas -

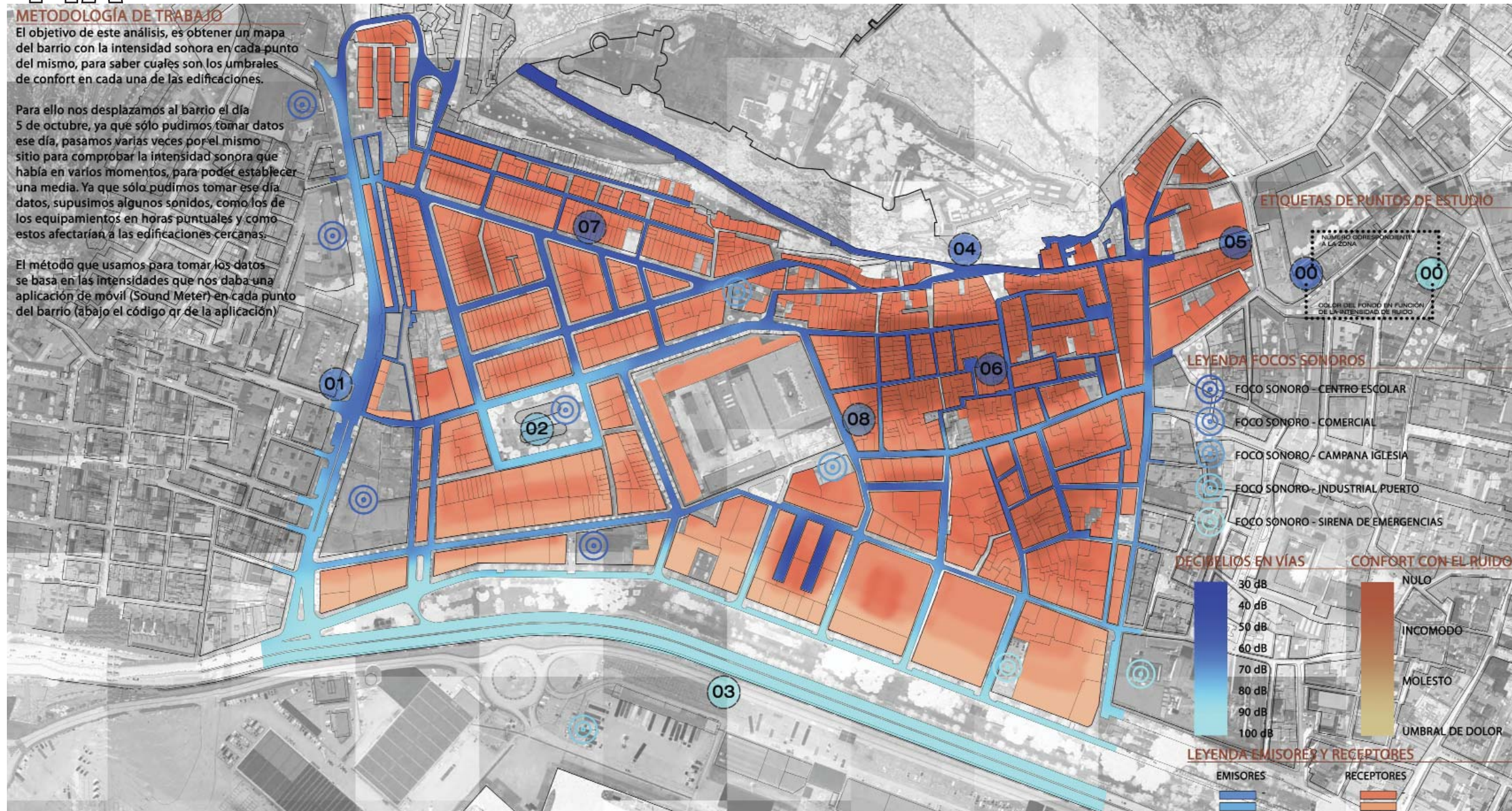


METODOLOGÍA DE TRABAJO

El objetivo de este análisis, es obtener un mapa del barrio con la intensidad sonora en cada punto del mismo, para saber cuáles son los umbrales de confort en cada una de las edificaciones.

Para ello nos desplazamos al barrio el día 5 de octubre, ya que sólo pudimos tomar datos ese día, pasamos varias veces por el mismo sitio para comprobar la intensidad sonora que había en varios momentos, para poder establecer una media. Ya que sólo pudimos tomar ese día datos, supusimos algunos sonidos, como los de los equipamientos en horas puntuales y como estos afectarían a las edificaciones cercanas.

El método que usamos para tomar los datos se basa en las intensidades que nos daba una aplicación de móvil (Sound Meter) en cada punto del barrio (abajo el código qr de la aplicación)



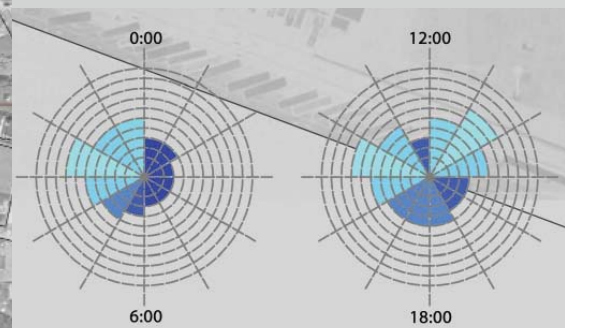
Respecto a la conclusión que se obtiene del análisis, se comprueba que es un barrio que en su mayoría es residencial y muchas de las calles tienen el tráfico restringido a vehículos o son peatonales.

A excepción de la Avenida del Mar, de la Carretera de Málaga y, en menor medida, la Calle de la Reinda.

En cuanto a los focos emisores de ruidos de forma temporal, como algunos equipamientos, al ser intermitentes su efecto se amortigua mucho.

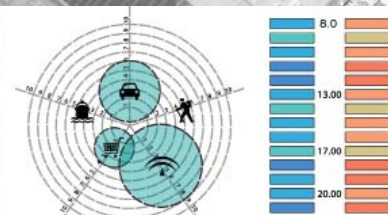
Por lo tanto, el barrio básicamente es residencial, a excepción del foco de la Plaza Pavía de uso comercial. Se deduce que posibles intervenciones podrían orientarse a incorporar otros focos de actividad para potenciar la zona.

Una de las ventajas que tienen los edificios altos del frente marítimo es que amortiguan bastante el ruido procedente del puerto y la Carretera de Málaga.

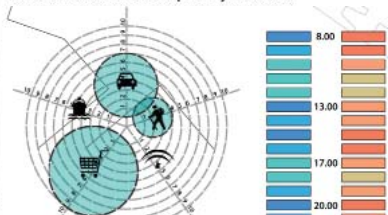


En estos diagramas, cada circunferencia representa un nivel de intensidad sonora, mientras que el color representa los decibelios medios entre cada hora.

Por lo que se puede ver cómo esas intensidades son mayores en las horas punta del día.



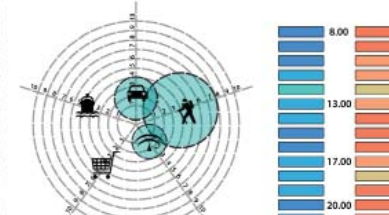
La Avenida del Mar destaca más el ruido que hacen los equipamientos escolares al tener situado hasta tres colegios en su recorrido. Ausencia total del ruido del puerto y de turistas.



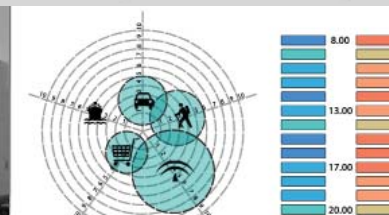
En la Plaza Pavía destaca el ruido comercial muy por encima de los otros niveles de ruido. Un poco por debajo se encuentra el tráfico, debido al movimiento de vehículos que se desplazan a la misma. Y el ruido del puerto es nulo.



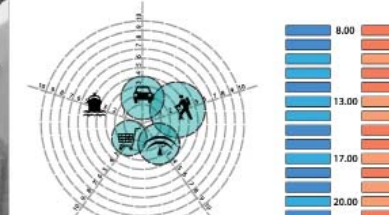
La zona del puerto es una zona muy transitada por vehículos sobretodo en horas punta. Pero el ruido más intenso es provocado por el puerto.



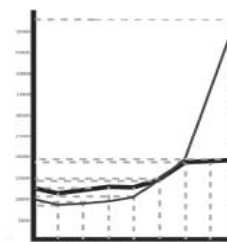
En cuanto a la zona de entrada a la Alcazaba hay una clara intensificación de ruido producido por los turistas al ser una zona puramente turística. En esta zona hay un sonido nulo del puerto y el producido por el comercio.



La zona destinada al Ayuntamiento de Almería, es una zona en la que el ruido de más intensidad es producido por los equipamientos públicos. En menor medida por los turistas y el comercio.



La zona más antigua del lugar, la de trama más compacta, es una zona residencial, con el tráfico limitado por sus calles y el paso de turistas es el mayor foco de ruido que pueden tener.



trama islámica



* trama irregular y estrecha

* calle 2.5 m

* acera y calzada al mismo nivel

* diferenciación de pavimentos



* viviendas obreras

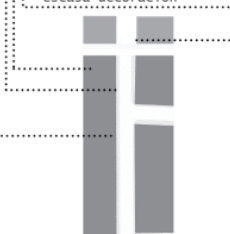
* casa de "puerta y ventana"

* escasa anchura y gran profundidad

* planta rectangular

* agrupación por manzanas

* escasa decoración



trama ortogonal



* nuevo ensanche

* trama regular

* calles más anchas



* viviendas unifamiliares

* tres/cuatro plantas

* decoración clasicista

* distribución por salón

* aparcamientos



trama ortogonal



* creación de nuevos barrios

* carecen de zonas verdes y servicios

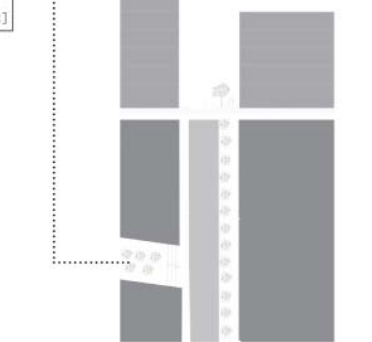


* bloques en altura 5-6 plantas

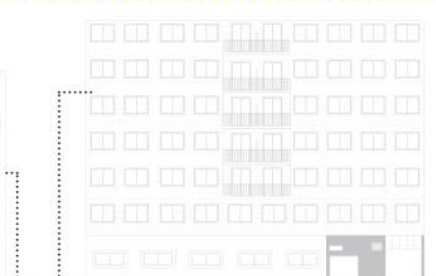
* creación de medianeras

* estética austera

* aparece vegetación en las calles



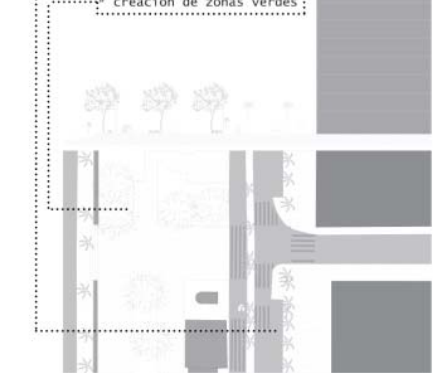
trama ortogonal

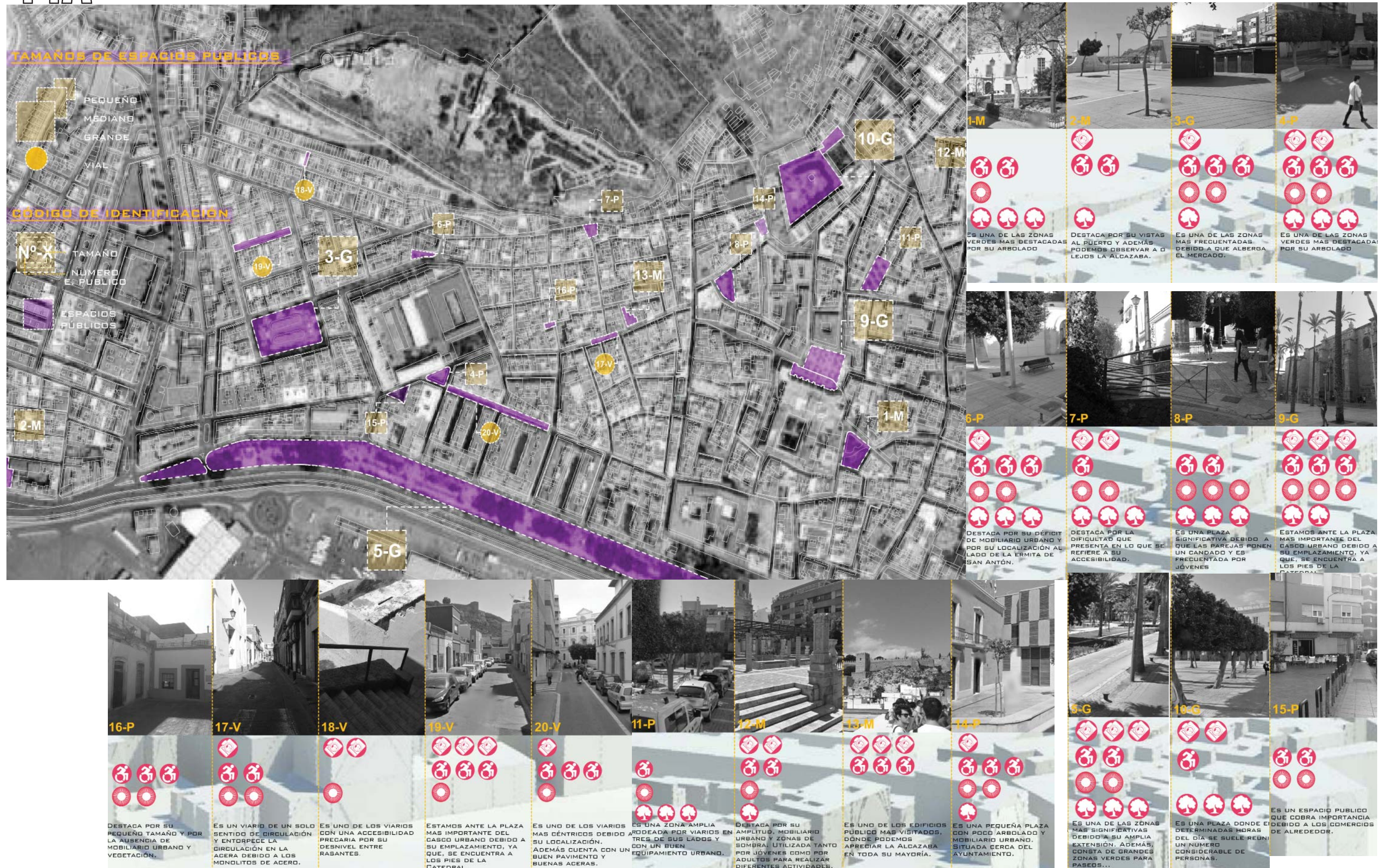


* alta densidad

* calles con aparcamientos y orejas

* creación de zonas verdes





Apropiación de la calle: Los espacios públicos se convierten en "propiedad" de los vecinos que sin respeto alguno por el mobiliario convierten estas zonas en lugares restringidos y aislados del resto de la ciudad.

SECTOR 2

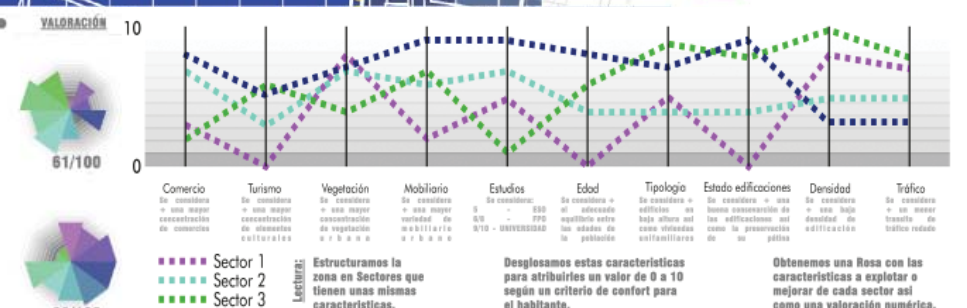
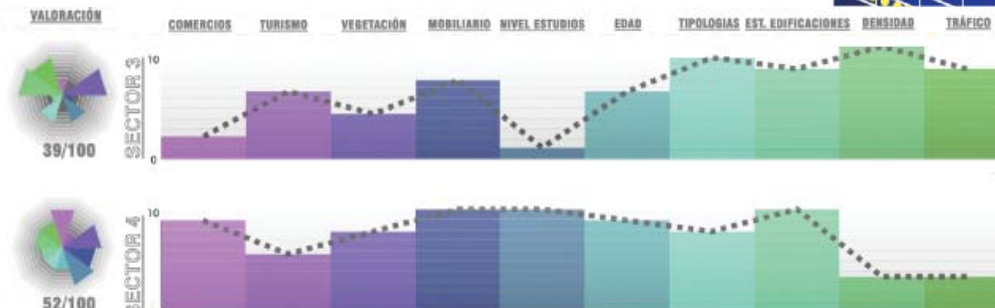
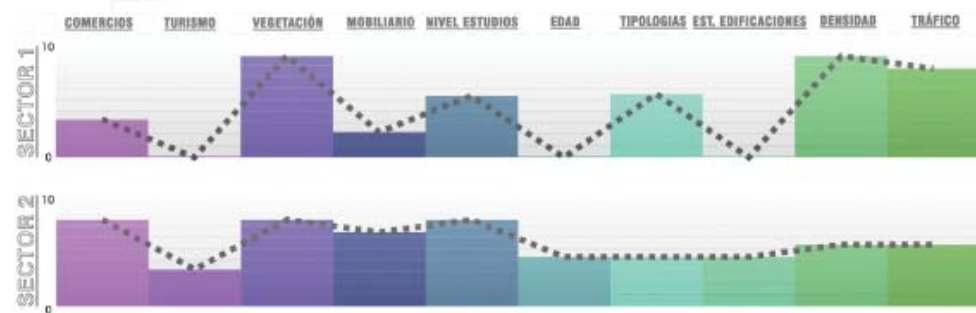
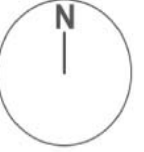
Relación indirecta del ciudadano: Se limitan las zonas de relación a espacios libres públicos, dejando las calles exclusivamente como zonas de tránsito donde si es notable la circulación rodada.

SECTOR 3

Ampliación de la casa: La calle se convierte en la continuación de la casa, un lugar de relación entre los vecinos, un "estar". La morfología de la edificación y el tamaño de las calles lo hacen idoneo para este uso, que de forma natura ve restringido el acceso de vehículos.

SECTOR 4

Límite: Los edificios contienen el barrio en dirección a Alcazaba debido a su gran altura. Son de construcción posterior al resto del barrio. Contienen las mejores visuales por lo que los usuarios interpretan el barrio como un "marco" del paisaje (Alcazaba y mar), manteniendo por esto una relación distante respecto al barrio de la almedina.





T1B

La Almedina.

Resumen de propuestas.

Fernando M. García Martín.

El ejercicio de elaboración de una propuesta para la rehabilitación y mejora del área de la Almedina de Almería, llevó a los alumnos a enfrentarse a las cuestiones propias de la intervención sobre la ciudad construida y, más específicamente, sobre los tejidos tradicionales.

En este tipo de cuestiones urbanas el éxito radica, en gran parte, en la adaptación de las medidas empleadas en otros casos a las características propias del entorno, afrontando retos particulares del lugar para obtener soluciones únicas. Las diferencias entre lugares son tan obvias que, en un principio, cuando el alumno recorría la calle Descanso de Almería podría juzgar que poco podía aplicarse de lo hecho en la vía Solferina de Bolonia. Igualmente parecerían muy distintos los centros de Santiago de Compostela, Madrid, Oviedo, la Ciutat Vella de Barcelona o el Carmen de Valencia. Sin embargo, el alumno debería aprender a extraer lo que les hace similares y distinguir las diferencias que requieren soluciones únicas en la Almedina.

No debe olvidarse, en ningún caso, las limitaciones impuestas por el profesorado para que el ejercicio se adaptase a los objetivos de la asignatura. Siendo el primer ejercicio de proyecto urbano que realizaban los alumnos, era primordial comprender la importancia del diseño del espacio urbano, el libre y el construido, como soporte de la vida de barrio. La intención era formar a los alumnos en las ventajas de una escena urbana espacialmente compleja y funcionalmente diversa. Estas características no son ajenas al entorno de la Almedina, sino propias, y siendo más generales, también de la ciudad histórica.

En las siguientes páginas se busca hacer un resumen de los aspectos en los que se centraron las propuestas de intervención de los estudiantes, como consecuencia de su trabajo, y la discusión que se desarrolló en el aula con los profesores. Esperamos que estos comentarios sirvan tanto como huella de la reflexión sobre las necesidades y posibles soluciones de la realidad urbana de la Almedina, como de guía para otros estudiantes que afronten problemas similares.

Las propuestas de los equipos de alumnos se caracterizaban por centrar su esfuerzo en las mejoras del espacio público. Complementariamente intervenían en determinados

puntos clave, detectados como espacios de oportunidad para crear áreas de centralidad e introducir nuevos usos.

La singularidad del tejido islámico en la parte Este y las condiciones orográficas del área se identificaron tanto como oportunidades por su potencial paisajístico, como participantes, junto a otros factores, de la existencia de una barrera psicológica que aísla el barrio a partir de la calle de La Reina. Por su parte, las áreas más densas, junto al parque de Nicolás Salmerón y entorno a la Plaza de Pavía, suponen un aporte de actividad urbana (densidad de población, actividad comercial...) que adecuadamente estructurado podía ayudar a integrar el barrio en el conjunto de Almería.

En los extremos del barrio, desniveles de terreno no resueltos adecuadamente habían creado unas bolsas residuales en el contacto con la ladera de la Alcazaba y con la Avenida del Mar. Desde el punto de vista de una posible recuperación del barrio, estos límites, eran una oportunidad para mejorar su encaje en el continuo urbano.

El contacto con el puerto merece sin duda en la Almedina una especial atención, pero en este ejercicio el profesorado recomendó dejarlo al margen para evitar que los alumnos tuvieran que enfrentarse a una cuestión que pertenece a una escala urbana mayor.

Mejorando conectividad peatonal y rodada.

En la situación actual del barrio, se reconoció que el espacio público era un elemento que, con un adecuado tratamiento, podría dotar de unidad al conjunto y solucionar la conectividad del barrio. Las imágenes expuestas en las páginas siguientes de los trabajos de los equipos 11 y 16 sirven como ejemplo de tratamiento del espacio público. En ambas propuestas se apuesta por una reordenación de los flujos de circulación, que permite ampliar el área peatonal manteniendo el acceso en automóvil reducido a vías clave. El eje que forman las calles Pedro Jover y General Luque, junto al compuesto por Cruces Bajas y Reducto mantienen el acceso rodado, permitiendo la conexión con el Paseo y la Catedral, al Este, y con los barrios de La Chanca y Pescadería al Oeste. Complementándolos, cada propuesta elige vías transversales, sur-norte, cerrando unos anillos de circu-

lación rodada en cuyo interior aparecen 'supermanzanas' peatonales.

Sin embargo, el gran acierto de estas redes peatonales se basa en su relación con los distintos espacios públicos. En una trama tan compacta como la de la Almedina islámica, las pequeñas plazas fueron identificadas como lugares de singularidad. A la vez, los equipos trataron de ordenar los espacios de oportunidad en la parte central y de poniente del área de trabajo, creando espacios públicos de distintas características.

La riqueza del espacio público de los ejercicios seleccionados se basa en:

- » Una trama viaria irregular con multitud de situaciones espaciales derivadas de la orografía y el tejido edificatorio.
- » La jerarquización de las circulaciones asigna un uso propio a cada vía. Desde la calle Nicolás Salmerón, con dos carriles en cada sentido y el acompañamiento de un parque lineal, hasta alguna de las calles peatonales que apenas llegan a los tres metros de ancho, se proponen varias soluciones intermedias en función de las condiciones de la trama existente.
- » La incorporación de pequeñas, medianas y grandes plazas según las posibilidades de cada lugar. Se recuperan los solares vacíos como espacio público y se altera, de manera precisa, lo construido para crear estos nuevos espacios.
- » Los distintos ejes resultantes son acompañados por la incorporación de usos comerciales y, en menor medida, dotacionales, que refuerzan el carácter estructurador de estos recorridos.

Incorporación de nuevas centralidades.

El Cuartel de La Misericordia y la plaza Pavía con su mercado son dos de los espacios de oportunidad que los equipos encontraron en el barrio. Se detectó que el recinto militar, por su localización central y sus grandes dimensiones, causa una separación entre lo que sucede a su este y a su oeste. Cambiar su uso, dentro de las libertades que un ejer-

cicio académico permite, generaba un espacio central al barrio con unas extraordinarias posibilidades para integrar el conjunto y generar nuevos lugares de centralidad. Por su parte, la plaza Pavía se mostró como el lugar que concentraba gran parte de la actividad social, tanto por el mercado que alberga como por ser el espacio público más amplio del barrio; aunque su estado de conservación impedía que este foco tuviese un alcance mayor.

Durante la realización del ejercicio se dedicó abundante tiempo a la discusión y proyección del espacio ocupado por el Cuartel de la Misericordia. Las posibilidades del área para crear un lugar de centralidad, que resolviera la unión este-oeste y ayudará a romper la barrera psicológica que aísla al barrio, se contraponían a los riesgos de sobredimensionar el espacio libre y no resolver adecuadamente la conexión con el entorno salvando los desniveles existentes.

En las propuestas seleccionadas se observan distintas maneras de afrontar este reto. La opción más frecuente consistió en segmentar el área en distintos espacios libres públicos separados por edificaciones que, además de delimitar estas plazas, les aportaran nuevos usos. En oposición, también existieron ejercicios en los que se apostaba por un gran espacio central.

En el ejercicio del equipo 16, se recuperaba el interior de esta manzana como espacio público mediante la supresión del bloque de viviendas de la Calle San Antón. Con esta operación, conseguían que el espacio libre del antiguo cuartel fuera la rótula que articulase la transición de la Calle Almedina con el nuevo eje creado desde la Avenida del Mar hasta la Plaza de Pavía y la de San Antón. El cambio del uso militar a otros usos dotacionales terminaba de completar las operaciones, para crear un nuevo lugar central en el barrio.

El equipo 11, actuaba de manera similar, conservando el patio de Los Naranjos y los dos edificios historicistas del conjunto militar, aunque sustituyendo por completo el bloque residencial por nuevos edificios de menor escala que les permitiera definir mejor el nuevo espacio público. Al igual que la propuesta anterior, el espacio libre se enriquecía con una escalinata a modo de graderío que salva el desnivel. Los distintos niveles existentes eran también aprovechados

para utilizar la cubierta del patio de Los Naranjos como una plaza con acceso desde la Calle San Antón, consolidando la variedad de tipos de espacio públicos propuestos.

El ejercicio del equipo 32 fue más intervencionista, conservando únicamente el patio de Los Naranjos y apoyándose en una serie de nuevas edificaciones residenciales para definir dos espacios libres de dimensiones muy contenidas. De nuevo, estos espacios libres se articulaban enlazando los ejes principales: la Calle Almedina, la Plaza Pavía y la calle General Luque.

Potenciación de la singularidad urbana de La Almedina.

La trama islámica de la antigua Almedina se compone de estrechas calles y edificaciones de baja altura. Los laberínticos recorridos que surgen en su interior nos trasladan directamente al origen fundacional de la ciudad, al interior de su primer recinto amurallado bajo la protección de La Alcazaba. A los pies de la fortaleza, la pendiente de las calles manifiesta la posición estratégica entre el cerro y el puerto.

La singularidad de sus calles y edificaciones se trató de explotar por los distintos equipos. Casi todos coincidieron en la peatonalización y restricción del tráfico rodado para mejorar las condiciones ambientales. La mejora del espacio público se acompañaba de la incorporación de algunas parcelas vacías para obtener pequeñas plazas, que sirvieran como lugares de estancia y encuentro dentro de esta compacta trama. La coincidencia de algunas de estas nuevas plazas en punto de encuentro de varias vías permitió resultados interesantes.

Dentro de la variedad de soluciones adoptadas, señalaremos algunas otras pinceladas destacables.

- » El equipo 16 probó a permeabilizar el acceso desde la calle de La Reina, antiguo trazado de la muralla, para intentar acabar con el aislamiento de esta área.
- » El equipo 23 apostó por la peatonalización exclusivamente en éste área, acentuando la singularidad de esta trama. Para complementar esta opción se crearon ejes propios de conexión con el puerto.

- » El equipo 31 estudió también la necesidad de introducir usos comerciales en el barrio, situándolos alrededor de las nuevas plazas creadas, consiguiendo diversificar las actividades dentro del área.

Nuevas tipologías residenciales y paisaje.

Los dos últimos aspectos a comentar están relacionados con dos de las áreas menos consolidadas del barrio, junto a la Avenida del Mar una, y en contacto directo con la ladera de La Alcazaba la otra. La situación de borde de ambas las hace relevantes para la integración del barrio en la ciudad que, como se ha repetido ya, es una de las prioridades.

La Alcazaba supone un hito paisajístico visible desde muchos lugares de Almería, una referencia aún presente con el origen de la ciudad. Sin embargo, en el contacto del cerro con la ciudad encontramos traseras de edificaciones en mal estado, restos de viviendas derruidas, malos accesos, etc. La definición de este borde parece, por lo tanto, esencial tanto para La Alcazaba, como para La Almedina y la propia Almería.

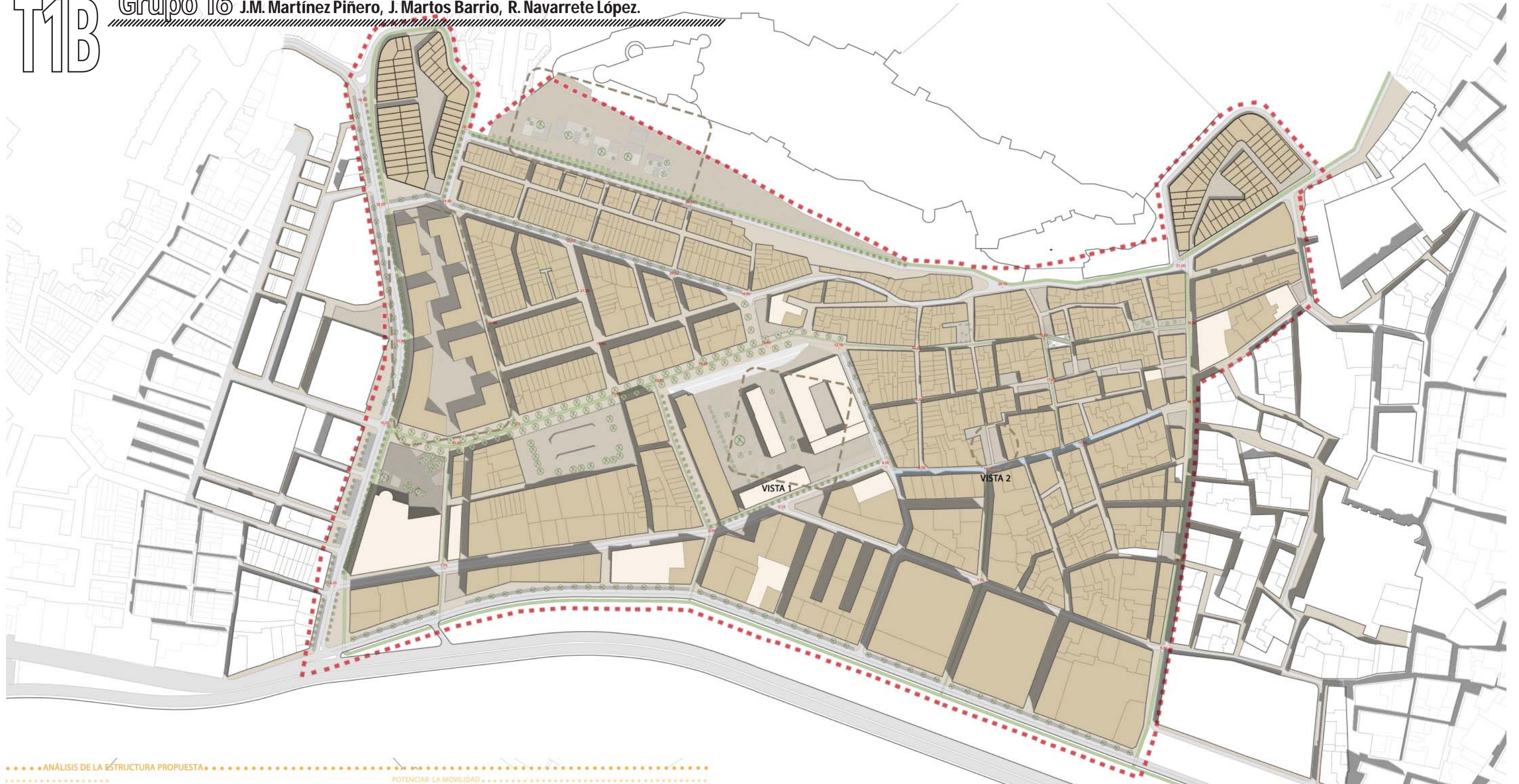
Los equipos centraron su trabajo en: generar una vía de circulación en este borde que permitiera el acceso, reconstruir la edificación teniendo en cuenta las características paisajísticas de esta ubicación; e introducir algunos usos en la ladera para fomentar su uso lúdico y turístico.

En las imágenes seleccionadas pueden verse distintas opciones para crear una vía de borde en sentido este-oeste que evitara el acceso perpendicular en fondo de saco. Modificaciones de las calles Almanzor, Cruces Bajas, Fernández y Reducto permitían la aparición de estas vías.

La reconstrucción del borde residencial y la incorporación de nuevos usos en el área del Mesón Gitano se trabajaban de manera conjunta, por la fuerte dependencia de la orografía y el paisaje. De entre las propuestas destaca, por su concreción formal, la del equipo 11 planteando un sistema de muros y plataformas ascendiendo en la ladera.

En el contacto con la Avenida del Mar, otra vez la existencia de fuertes desniveles había influido también en la falta de formalización, con abundantes solares vacíos y vías inconexas. Entre las soluciones más afortunadas de las que

proponen el reemplazo de la edificación existente se encuentran las de los equipos 16 y 17, bastante similares en su estrategia (lo que permitió sinergias en el aula). En ambos casos se emplean manzanas abiertas con dos frentes continuos hacia la Avenida del Mar y la Calle Arquímedes, salvando el desnivel en la dirección transversal con los espacios interiores y las aperturas de las manzanas.



ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA PROPUESTA



POTENCIAR LA MOVILIDAD

Se proponen una serie de vías principales que permiten una comunicación fluida entre el barrio Almedina y el resto del Almería, anteriormente se encontraba prácticamente incomunicado.

REPRODUCCIÓN DE FOCOS DE ACTIVIDAD

Se generan una serie de focos de actividad mediante la concentración de equipamientos y zonas comerciales en los lugares más deteriorados, lo que permite regenerar la vida del barrio y la afluencia de personas a su interior.

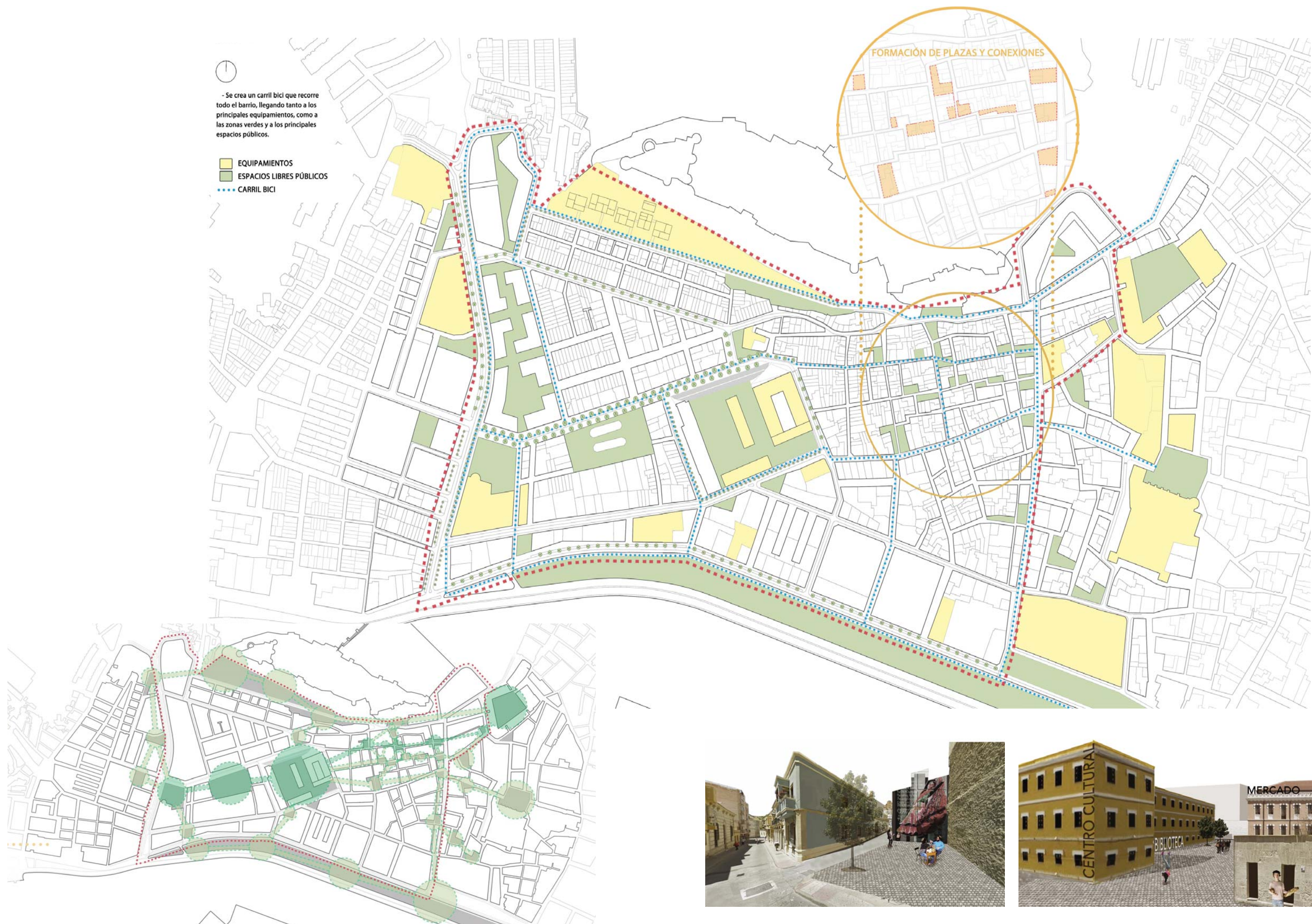
LIBERACIÓN DE ELP Y AUMENTO DE OCUPACIÓN

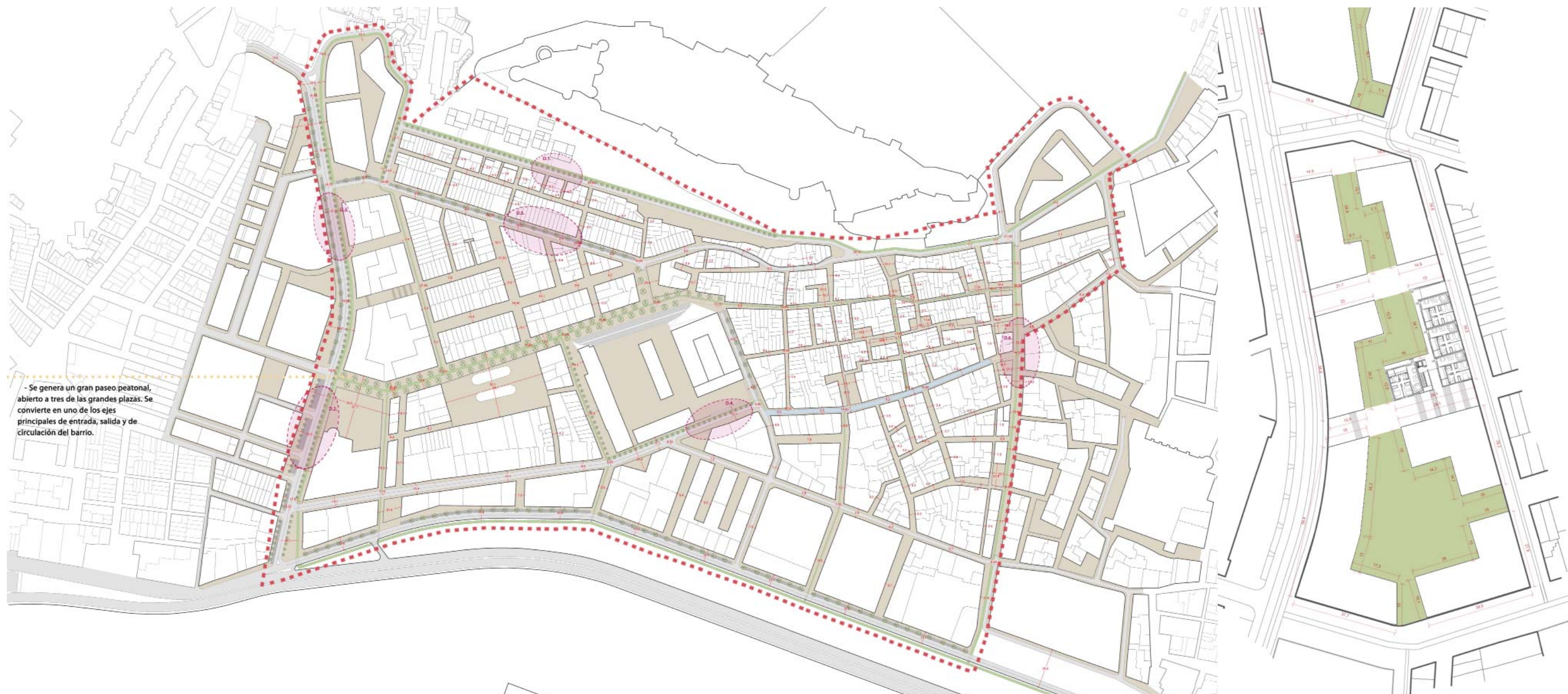
Por último se libera gran cantidad de espacio libre público, permitiendo un tránsito y un aprovechamiento del barrio adecuado. Además se redensifican una serie de manzanas deterioradas, que contribuyen a mejorar la red de espacios públicos.



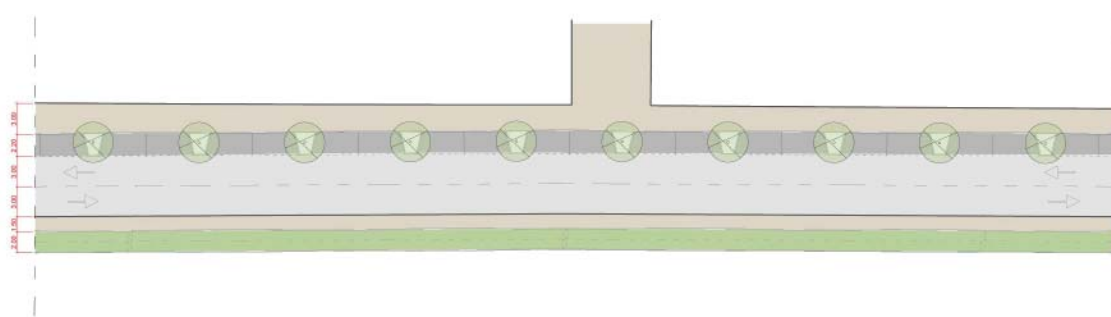
REPRODUCCIÓN DE FOCOS DE ACTIVIDAD



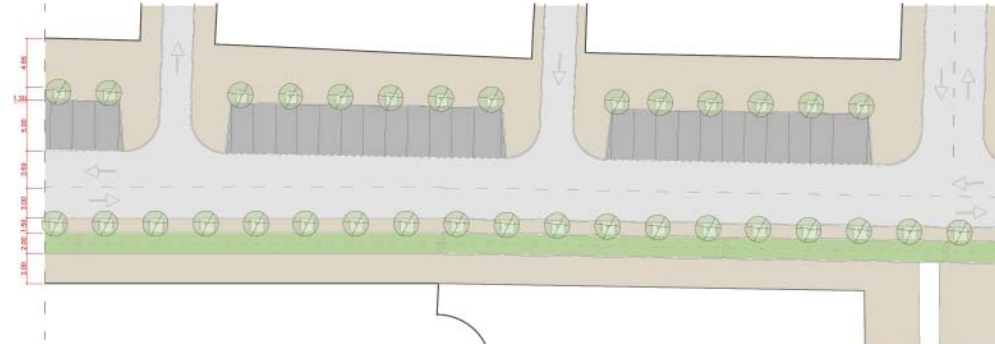




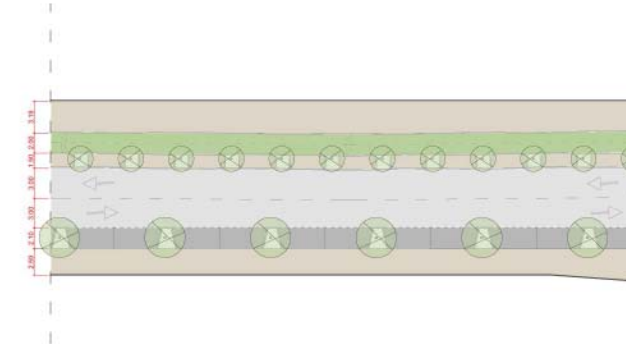
DETALLE 1



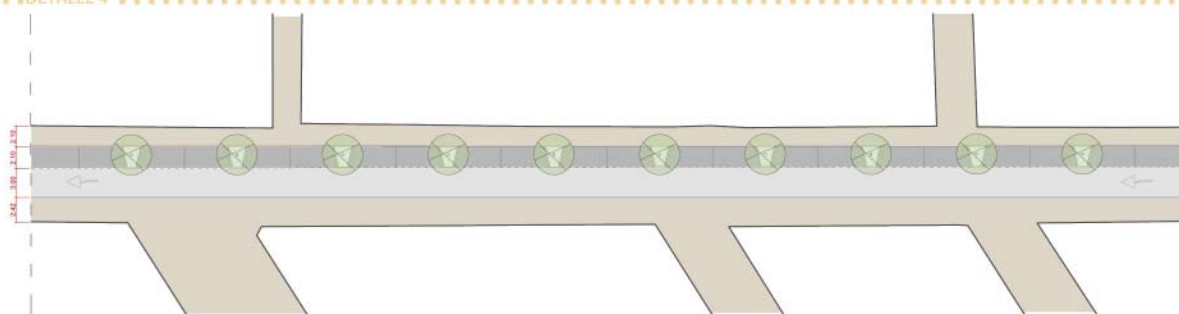
DETALLE 2



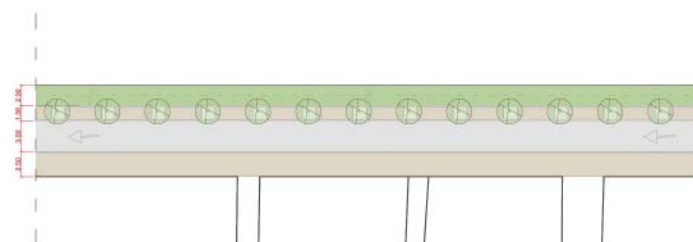
DETALLE 3



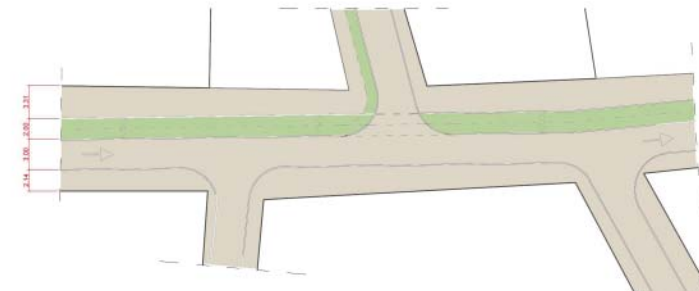
DETALLE 4



DETALLE 5



DETALLE 6





LIBERACIÓN ESPACIO PRIVADO

Se propone liberar el espacio perteneciente al actual casco urbano para el uso de sus vecinos. Se generará una plaza pública que actuará como nodo principal y articulador del barrio, y quedará delimitada por la construcción de nuevas viviendas y por los edificios existentes cuyo uso será destinado a comercio y equipamientos.

PERMEABILIDAD ENTRE BARRIOS

Se suprime la barrera oeste de la Alameda para mejorar tanto los accesos existentes como la conexión entre ambos barrios. Se proponen bloques lineales con viviendas pasantes que permitan hacer la Avenida del Mar como la calle principal a ella. Esto implica la creación de nuevas manzanas que continúen las tramas actuales de manera puntual. Al mismo tiempo se suprime el puente y se crea un nuevo acceso rodado.

OXIGENACIÓN TRAMA URBANA

Aprovechando la existencia de viviendas en ruinas y diversos solares vacíos se abren en su lugar pequeñas plazas que oxigenan una trama tan densificada como la histórica y que al mismo tiempo la acompañan en sus recorridos sinuosos.

ORDENACIÓN LÍMITE URBANO

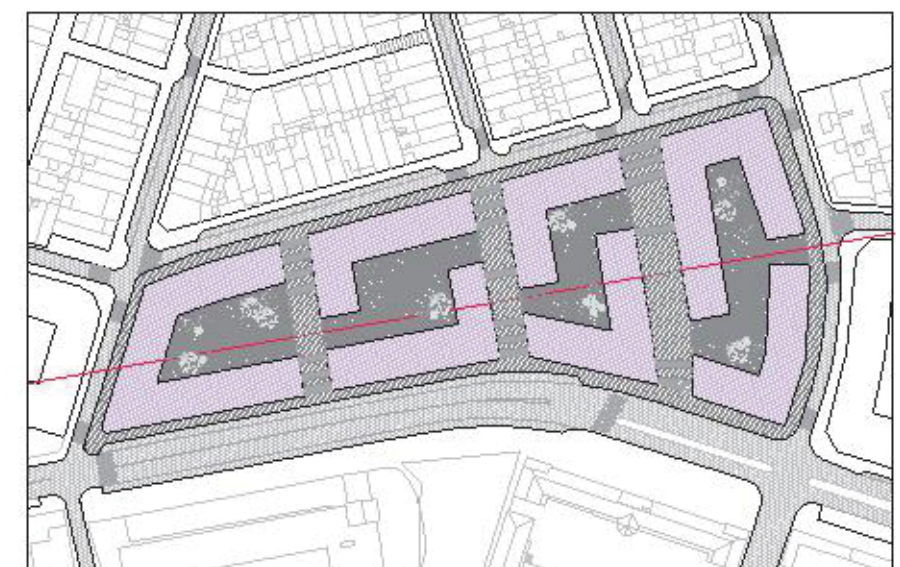
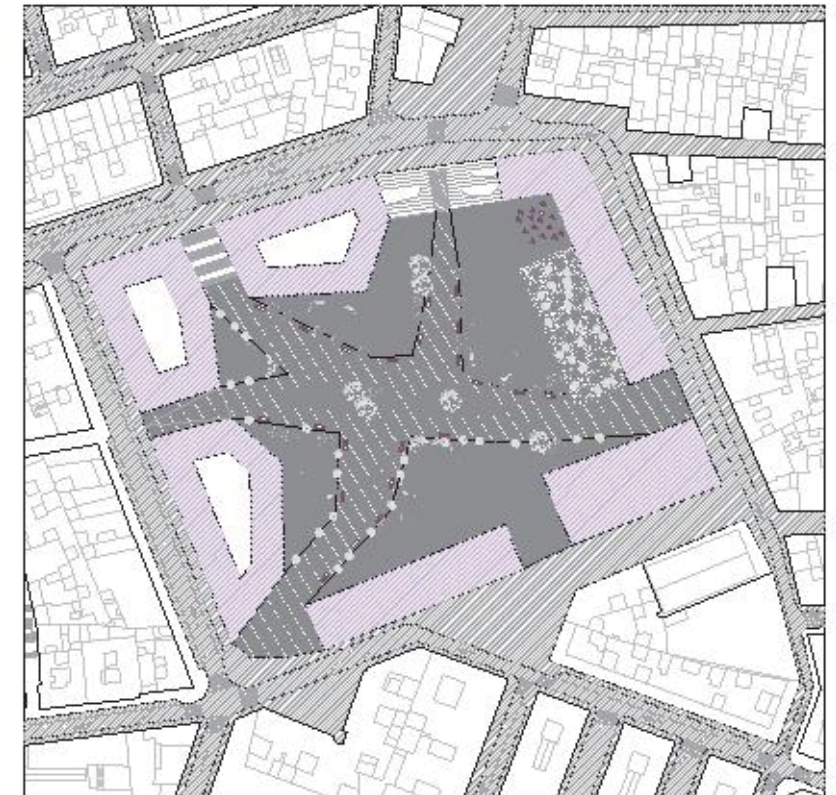
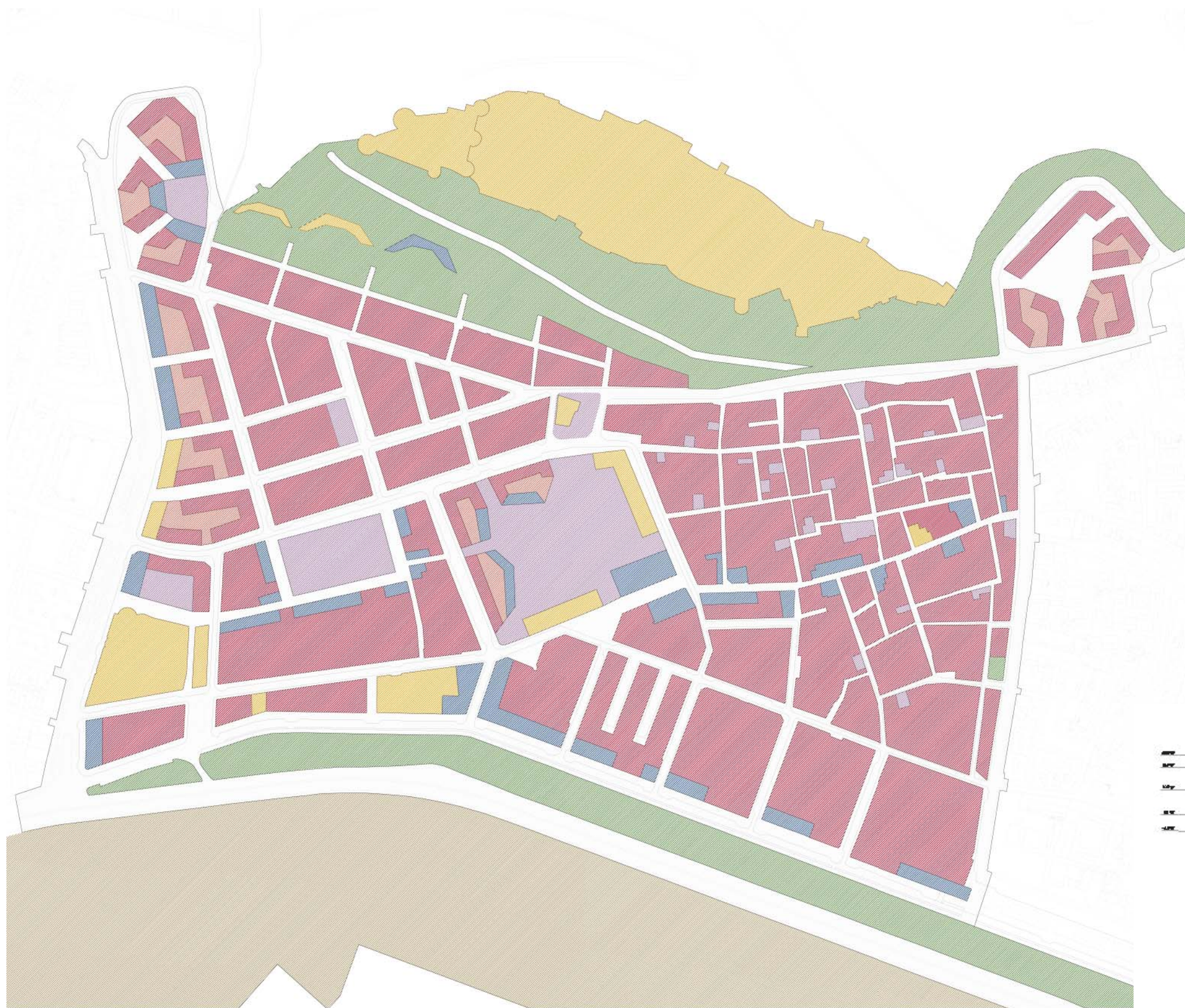
Se propone acabar el barrio por su límite superior a partir de la creación de espacios públicos verdes que permitan la salida de la zona y actúen en su tránsito. Dichos espacios dan servicio a las viviendas de la zona noreste, pasan por la Alameda y en su punto más alto generan una zona de mirador y se combinan con una serie de servicios para sus usuarios.

PEATONALIZACIÓN ALMEDINA

Se valora la independencia de la calle de la Alameda y se plantea un uso de ella exclusivamente peatonal. Esta oferta articula al barrio en su zona este con la plaza de la ciudad y al oeste con la nueva plaza abierta con los nuevos equipamientos que acompañan al antiguo casco.

NUEVAS EDIFICACIONES/ EQUIPAMIENTOS

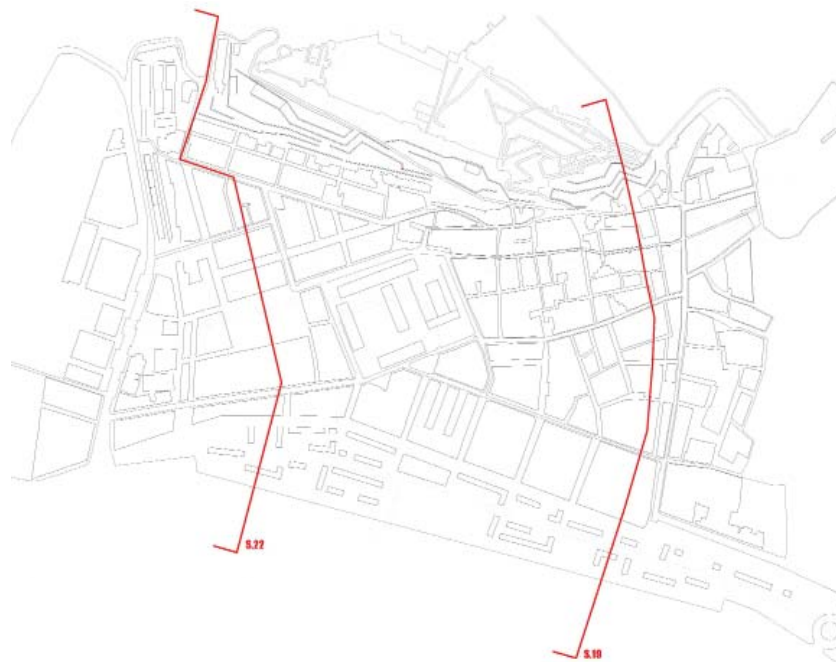
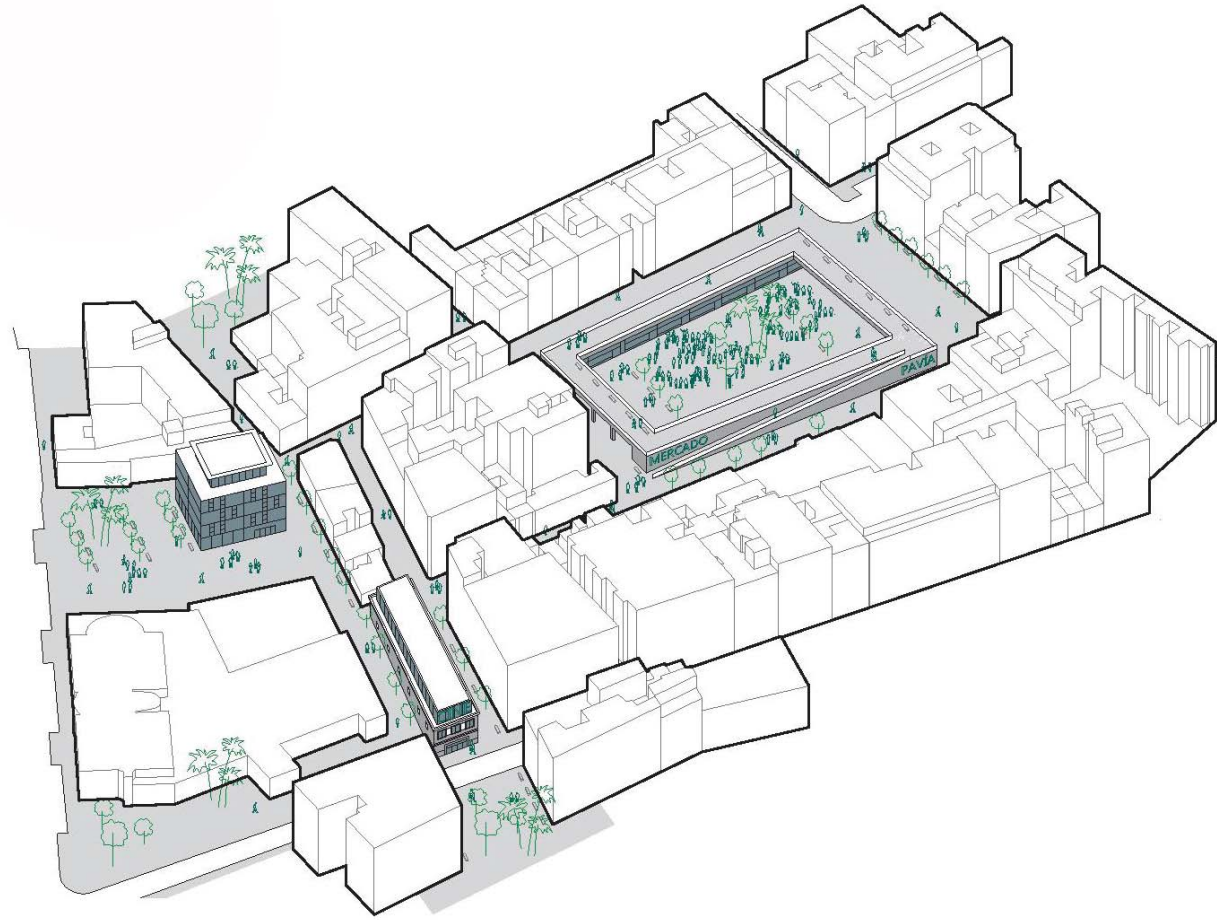
Con objeto de ordenar el barrio en algunos puntos concretados se opta por nuevas edificaciones que aporten coherencia a la trama y a las distancias habituales de la misma. De la misma manera se generan nuevos equipamientos a partir de nuevas edificaciones y de cambio de uso de edificios preexistentes, como son los militares o la pequeña imprenta abandonada junto al





PLANO IMAGEN DE LA PROPUESTA

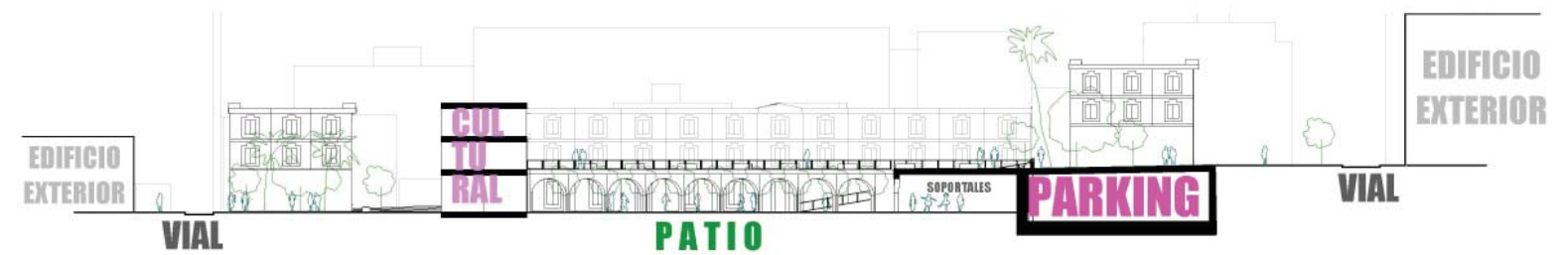
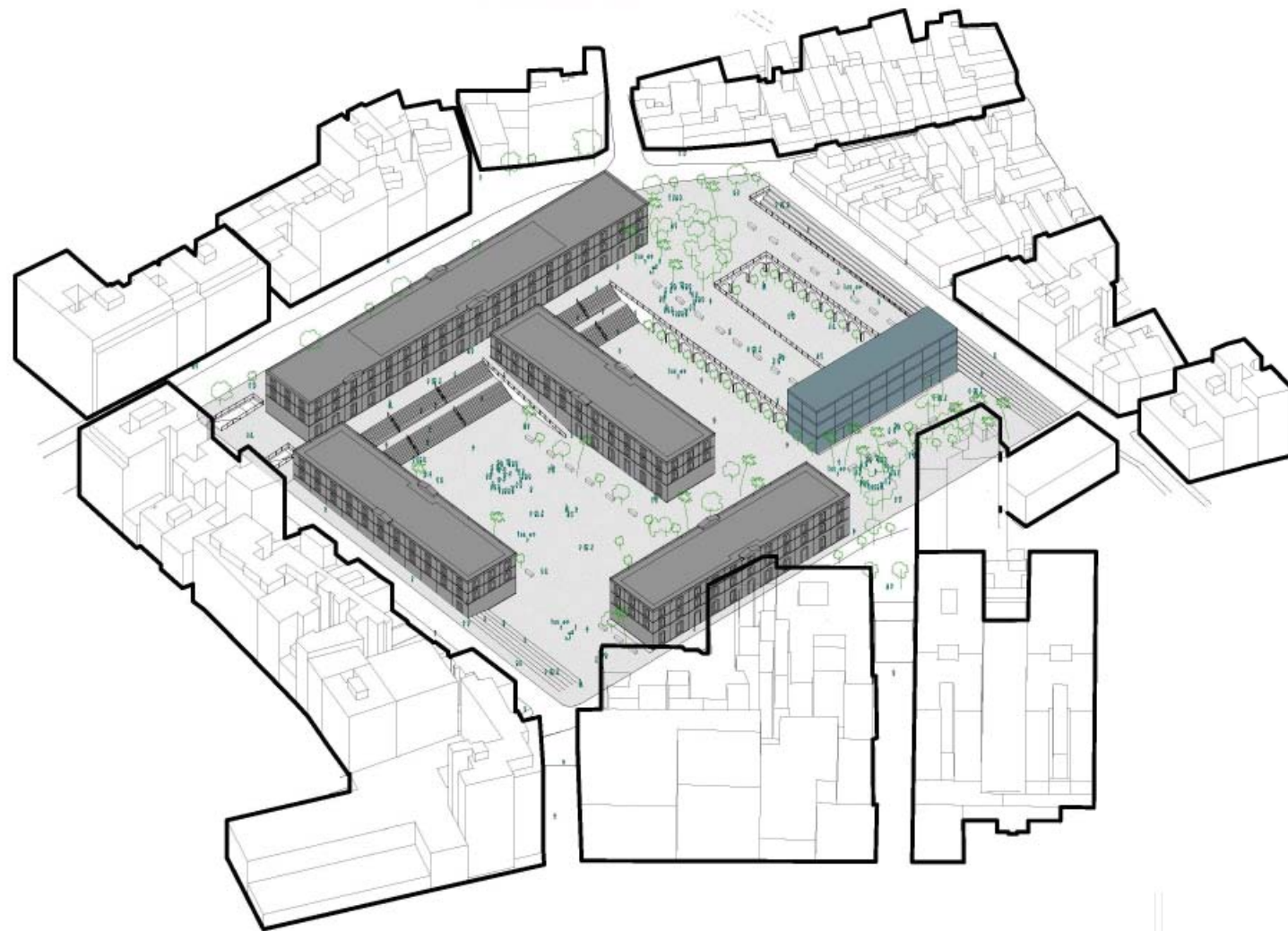
- ESPACIO PÚBLICO
- EDIFICIOS RESIDENCIALES PREEXISTENTES
- EDIFICIOS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN



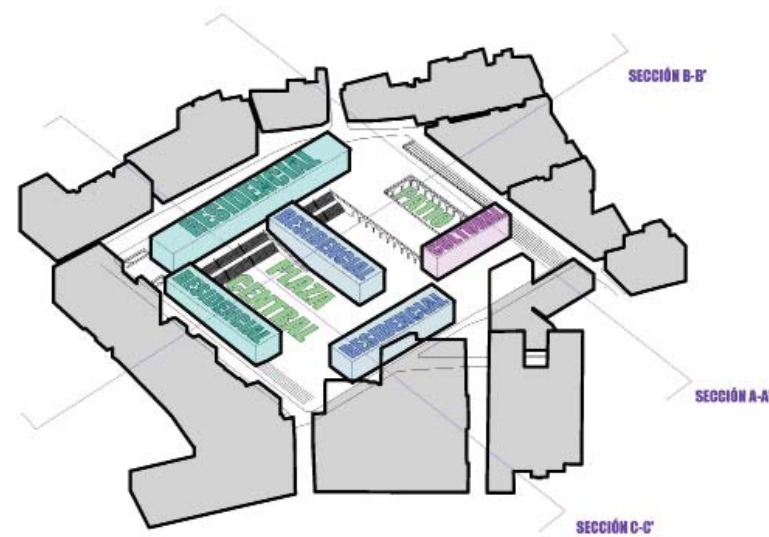
SECCION S.19



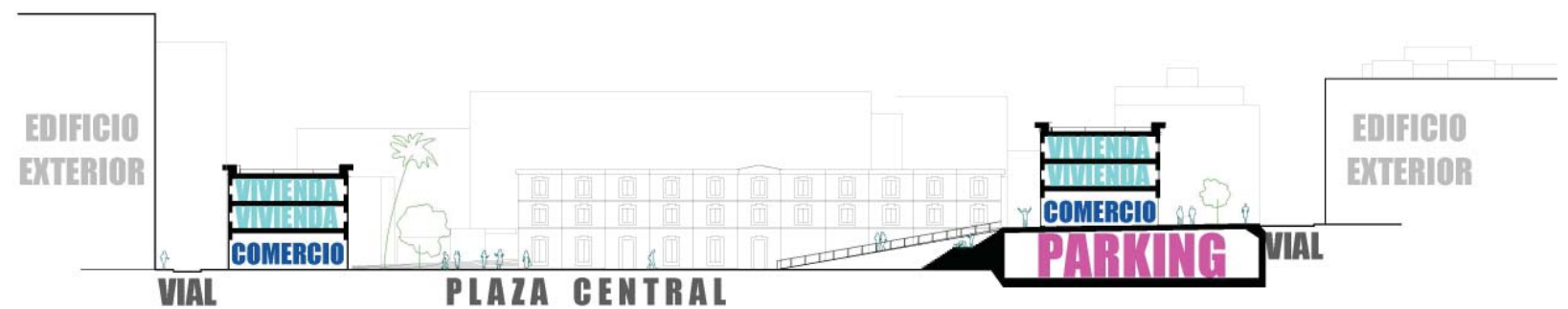
SECCION S.22



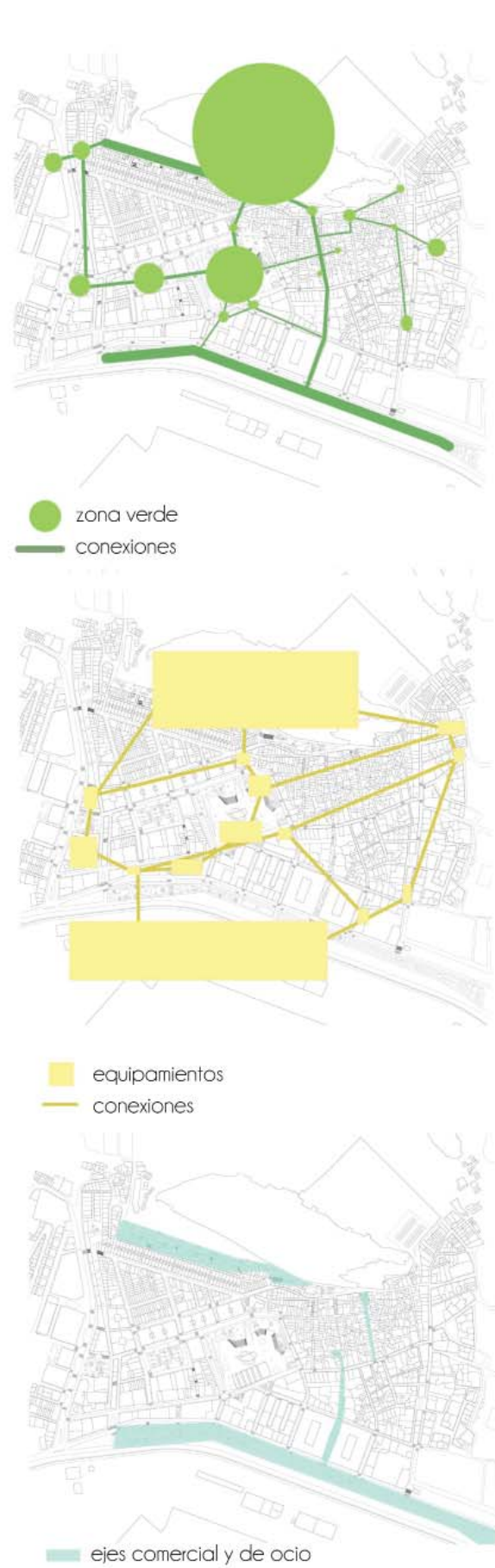
SECCIÓN A-A'

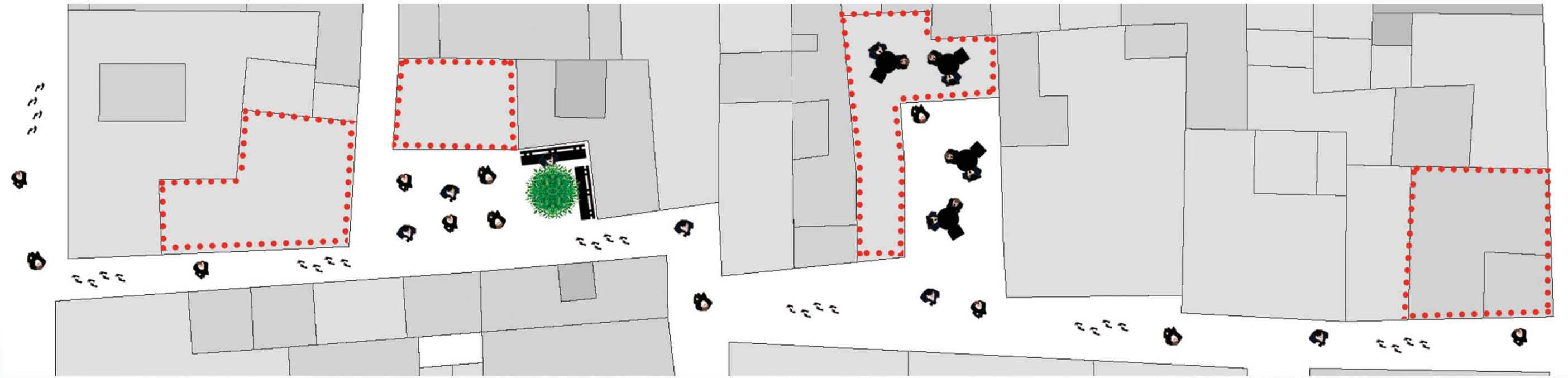
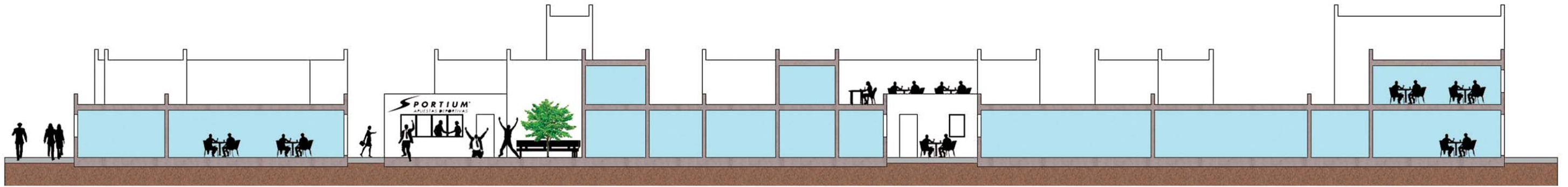


SECCIÓN B-B'



SECCIÓN C-C'

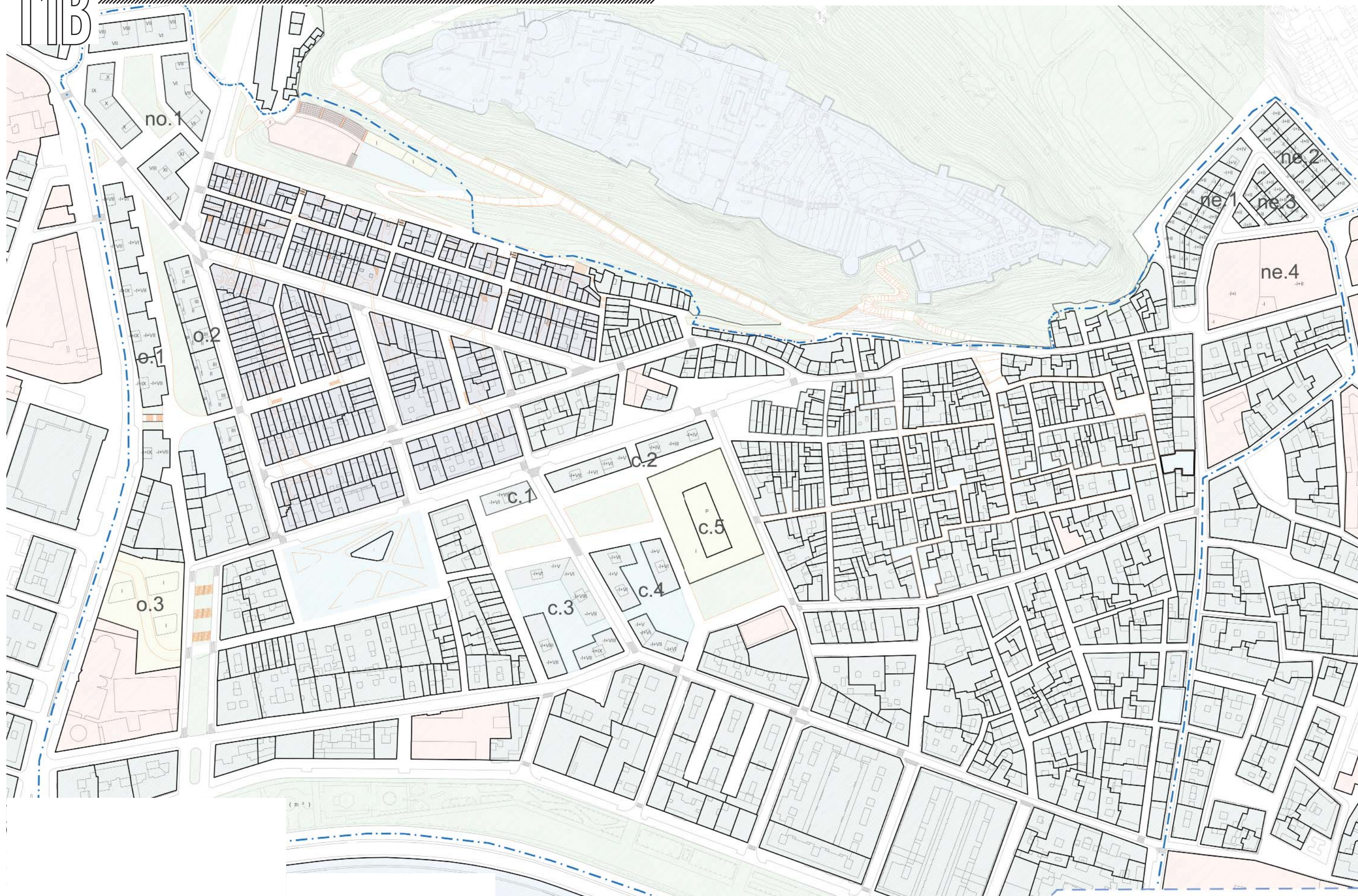




FOTOMONTAJE DE LA VISTA DESDE PLAZA CENTRAL



FOTOMONTAJE DE LA FALDA DE LA ALCAZABA





T2

T2.1

En tren de cambios: propuesta de recuperación de una línea ferroviaria en desuso como estructurador del territorio litoral.

Salvador Schelotto

Breve reseña de la génesis y evolución de la infraestructura ferroviaria en el Uruguay

Las primeras líneas del ferrocarril en el Uruguay surgen en la segunda mitad del siglo XIX a iniciativa de algunos empresarios nacionales, no logrando un desarrollo significativo y sustentable hasta que fueron absorbidas hacia 1880 por la compañía inglesa que se denominó Ferrocarril Central del Uruguay (en inglés Central Uruguay Railway), que fue la principal responsable de extender y completar la mayor parte de la red ferroviaria en el territorio. Una red fundamentalmente radial, que formó una malla convergente en el puerto de Montevideo, capital del país, conformando un sistema orientado fundamentalmente a la exportación de los productos agrícolas en los rubros tradicionales del campo uruguayo (carnes, lanas, granos). La infraestructura ferroviaria se desarrolló notablemente en las últimas décadas del siglo XIX y en las tres primeras del siglo XX, conformando una vasta estructura de estaciones, áreas de servicio, líneas troncales, ramales, etc. que alcanzó a cubrir buena parte del territorio vinculando no sólo a la capital y a su puerto con las capitales departamentales y ciudades intermedias sino también con pequeños pueblos y localidades urbanas.

El Estado uruguayo nacionalizó la compañía y con ella todo el sistema ferroviario en el territorio nacional, a fines de la década de los años 40 del siglo XX, compensando a su vez una deuda de Inglaterra con el país, surgida a partir del conflicto bélico mundial.

De esta manera, al salir de la segunda posguerra se conforma un nuevo escenario para el ferrocarril, primero de estancamiento y luego de declive.

La progresiva decadencia del ferrocarril se hizo evidente a partir de la década de los 60, debido, entre otros factores, a la falta de inversión en mantenimiento de la infraestructura y modernización de su parque móvil, así como la competencia con el transporte automotor por ruta (de carga y de pasajeros) manejado por oligopolios privados (desleal, e

incluso fomentada por los propios gobiernos). Pero será en los años 80 y 90 en que alcance su dimensión más dramática. Hacia fines de los 80 se suprimieron definitivamente los servicios de transporte de pasajeros y se mantuvieron sólo algunos testimoniales de proximidad en la región metropolitana, mientras que se redujeron drásticamente las cargas, se cerraron estaciones y se suprimieron líneas y servicios.

Este es, someramente descrito, el estado de subdesarrollo del sistema ferroviario nacional. En el último período de gobierno (2010-2015), y vista la radical transformación de la matriz productiva del país, se han alzado voces que anuncian un posible colapso de las infraestructuras existentes, fundamentalmente para el transporte de cargas con destino a la exportación, e incluso un posible “apagón logístico” como consecuencia de ello. Sin caer en un dramatismo excesivo, es evidente la inadecuación de la infraestructura para los desafíos que plantea el desarrollo económico y social a corto plazo. Por ese motivo se ve la rehabilitación del ferrocarril con creciente interés y con la asignación de recursos para invertir en la misma.

Entre otros testimonios remanentes de un pasado glorioso del ferrocarril, se encuentran el portentoso edificio historicista ecléctico de la ex Estación Central de Montevideo, obra destacada del ingeniero italiano Luigi Andreoni, inaugurada en el año 1897 y clausurada desde los años 90 del siglo XX, edificio que ostenta el máximo nivel de protección patrimonial, la designación como Monumento Histórico Nacional, pese a lo cual se encuentra en desuso a la espera de una rehabilitación.

Asimismo, forman parte del patrimonio cultural de la nación otras estaciones y componentes de la importante infraestructura ferroviaria, entre los que se destaca el Barrio Peñarol en Montevideo, con su estación, viviendas para gerentes, ingenieros y trabajadores de la empresa, teatro, almacenes y los talleres que en parte aún funcionan, así como otras instalaciones y equipos. Este importante conjunto monumental ha sido propuesto ante UNESCO para integrar

Recuperación de fisuras urbanas.
'Toblerone' y vías del tren.



- Planta general de la propuesta del Concurso Internacional de ideas urbanísticas. -

el Patrimonio de la Humanidad como paisaje industrial ferroviario e integra actualmente su lista indicativa.

Entre las líneas suprimidas se cuenta la que vinculaba a Montevideo con el este del país, alcanzando primero a la ciudad de Maldonado y a la ciudad balnearia de Punta del Este y luego, en dirección noreste, hasta la ciudad de Rocha y desde ésta a través de un ramal, a la localidad balnearia de La Paloma, en la costa Atlántica.

Retomando códigos genéticos del territorio. Una propuesta de reconfiguración del sistema de accesibilidad costera.

En el año 2007 la Intendencia de Canelones convocó a un Concurso Internacional de ideas urbanísticas para la denominada Costa de Oro de dicho departamento. Con un grupo de profesores y estudiantes de nuestro Taller de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, y apoyados por un equipo interdisciplinario de asesores obtuvimos un Primer Premio en dicha competición.

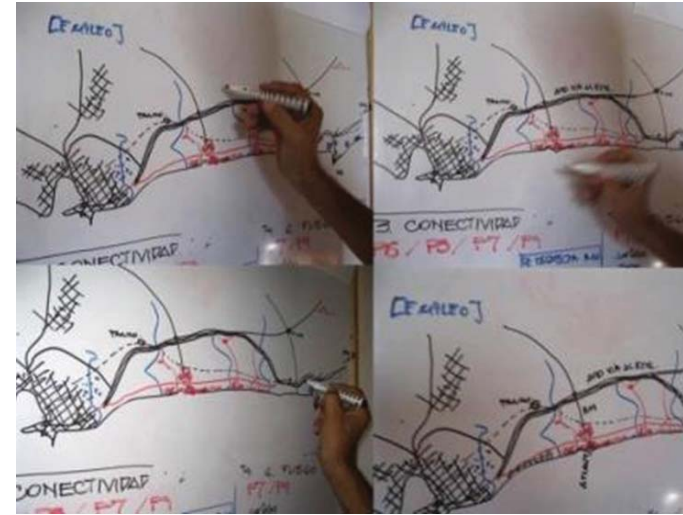
Si bien esa convocatoria refería a un tramo del litoral platense del país de aproximadamente 80 kms., nuestra propuesta apuntó a incorporar una visión territorial más amplia con una propuesta interescalar, en la que se replanteaba el actual modelo territorial y de accesibilidad al territorio costero, tanto del litoral platense como oceánico. En ese sentido nos propusimos reformular globalmente el sistema de conectividad vial que une a la ciudad de Montevideo (y, en general a la Región Metropolitana) con el conglomerado urbano San Carlos-Maldonado-Punta del Este (en una primera

instancia) y con el litoral oceánico rochense, en una segunda fase, alcanzando la frontera con el Brasil.

El primer tramo refiere a una franja costera de espesor variable, que asumimos correspondía con las cuencas hidrográficas de aquellos cursos de agua que confluyen directamente en el Río de la Plata (con una interioridad territorial de entre 15 y 45 km en el sentido transversal), y unos 130 km en el sentido longitudinal, correspondiendo en su totalidad a la costa platense.

Habíamos detectado un conjunto de problemas y disfuncionalidades producto del proceso de ocupación litoral del territorio, primero con urbanizaciones balnearias puntuales, luego con una conexión litoral de las mismas y finalmente, a partir de los años 80, con la consolidación residencial de buena parte de estos territorios, vinculados por rutas de dirección oeste-este que principalmente transcurren muy próximas al borde costero. Esta conformación estructural relativamente moderna (completada a mediados de los años 60) alteró algunas pautas organizativas primigenias del sistema urbano de la región, produjo importantes alteraciones en los ecosistemas costeros y generó una urbanización precaria lineal costera.

Para ese tramo propusimos una imagen objetivo planteada en el horizonte temporal 2050 en la que planteamos la importancia de activar el territorio interior y desestimular la densificación y completamiento de los tejidos costeros, proponiendo revalorizar y reconfigurar dos sistemas complementarios de conectividad territorial: el primero de ellos el sistema vial conformado por las Rutas Nacionales nos. 8 y 9 (que siguen la traza del antiguo Camino Real a Maldonado,



- Croquis hacia la propuesta territorial. -



- Balneario de la Floresta (izq) y paseo costero de Atlántida (der)-

gestada en el período colonial español) y el segundo de ellos la línea este del ferrocarril, incluyendo la puesta en valor su sistema de estaciones.

El sistema de las rutas 8 y 9 transcurre aproximadamente a unos 10 a 12kms del borde costero e hilvana un rosario de localidades y áreas productivas rurales de alto interés, mientras que el sistema organizado en torno a la línea férrea se dispone promedialmente a unos 4-5 kms de la costa y vincula una cadena de localidades intermedias que formaron parte de la forma histórica de acceso a la costa, esto es, perpendicular a la misma.

Nuestra idea fue desestimular y desactivar la conectividad costera sobre la actual Ruta Interbalnearia como vía rápida de conexión y transformarla en un estructurador interno del sistema urbano costero, así como priorizar la reconfiguración de las rutas 8 y 9 como autopista y rehabilitar el tren de pasajeros.

De esta forma se generan las condiciones para un nuevo ciclo territorial en el que cede la presión sobre el borde litoral y las localidades pequeñas, alejadas de la costa, adquieren una nueva funcionalidad y dinamismo. Entre ellas, las vinculadas a las estaciones del tren hoy abandonadas: localidades como Estación Atlántida (en la que se ubica la magnífica obra de Eladio Dieste, la Iglesia del Cristo Obrero), Estación La Floresta, Estación Parque del Plata y otras como Estación Solís y Estación las Flores. Todas ellas funcionan como "par urbano" junto con el centro urbano balneario homónimo.

Complementariamente, se refuerzan y acondicionan de modo apropiado los vínculos viales transversales o perpendiculares a este sistema, valorizando el modo de acceso a la costa denominado como de "peine".

Este sistema de accesibilidad en peine retoma y reinterpreta lo que denominamos el código genético de ese territorio, que en el pasado no era sencillo atravesar –por sus humedales, cursos de agua y campos dunares- y que requirió el desarrollo de una estructura territorial ad-hoc, cuya existencia y presencia en el territorio aún es legible y puede ser reactivada. De esa manera, indagando en la morfogénesis territorial, se puede revertir algunos procesos indeseados de presión costera, optimizar el uso de áreas semi abandonadas y recuperar tanto el patrimonio cultural como los ecosistemas y paisajes.

Hacia un nuevo rol para el ferrocarril en el marco de la nueva accesibilidad costera.

En el marco de la propuesta global anteriormente descrita, imaginamos al ferrocarril como un modo de transporte contemporáneo y eficiente, en el que el transporte de cargas tanto como el de pasajeros obtiene una respuesta adecuada en términos de prestaciones, costes, consumo energético e impacto ambiental.

La vinculación de la Región Metropolitana con la llamada Aglomeración Central de Maldonado y aún los territorios más al este, atravesando y conectando los territorios turísticos litorales, constituye sin lugar a dudas una oportunidad para desarrollar nuevamente el modo de transporte ferroviario, como una forma contemporánea de movilidad.

Esta oportunidad está dada por varios factores: la existencia de una traza (de la línea Este del FC), de una infraestructura (vías, puentes, obras de arte) y de un sistema de paradas y estaciones preexistente, posibles de ser rehabilitadas. Y por la relación de este sistema con una cadena de centros poblados pequeños, prácticamente adormecidos, que tradicionalmente fueron nodos de intercambio modal y facilitadores del acceso a la costa, a la vez que centros de servicios para la cadena de balnearios.

La reactivación del tren implicará, entre otros beneficios, descargar a la costa de la presión del transporte automotor en un sentido paralelo a la misma, reducir la accidentabilidad, la congestión y los tiempos de desplazamiento, así como las afectaciones al ambiente, y mejorar el equipamiento del territorio, calificando al mismo.

Entre estas mejoras se destaca la activación de los pequeños centros poblados que rodean las actuales y desactivadas estaciones y paradas, junto con los entornos rurales de gran interés paisajístico y turístico en los que se incluyen, fortaleciendo y diversificando la oferta turística hoy muy dependiente de la estacionalidad.

En suma, a partir de una lectura de los ciclos históricos del territorio, hemos propuesto recuperar y poner en valor activos del sistema urbano y el territorio costero, conjugando tradición e innovación. Entre estas propuestas, se destaca la reactivación del transporte de pasajeros por ferrocarril y todas las actividades asociadas con el mismo, constituyéndose en un elemento estructurador del territorio litoral.



- Vista aérea de la Intendencia de Canelones. -



Como espacio de trabajo del segundo cuatrimestre se ha elegido el entorno de la estación ferroviaria de Almería, y sus alrededores, incluyendo tres áreas singulares como son el frente marítimo litoral de carácter urbano, en la zona del puerto; los terrenos vacíos dejados por la reciente demolición de un antiguo silo de mineral conocido popularmente como el “Toblerone”; y una zona industrial al noreste, que en la actualidad ha sido prácticamente absorbida y circundada por terrenos residenciales de crecimiento urbano.

La zona es colindante con barrios de singular importancia en la ciudad de Almería, como lo son el Centro en la zona final de la Rambla, el Ensanche, el Zapillo y la Ciudad Jardín. Cada uno de ellos presenta características morfológicas y sociales bien diferenciadas, y brindan la posibilidad de una actuación multifactorial, que sin duda enriquece los resultados de las actuaciones realizadas.

La propuesta de intervención tiene su origen en el debate que actualmente se produce en la ciudad de Almería, por la decisión de remodelar la zona y acometer una fuerte transformación urbana, al decidirse la conexión ferroviaria de la ciudad con el nuevo corredor mediterráneo de Alta Velocidad, e integrar una nueva estación intermodal.

La más que posible desaparición, soterramiento, traslado o transformación de la actual estación ferroviaria del s.XIX, nos sirve como debate urbano para que los alumnos planteen respuestas que van más allá de la mera ordenación formal del vacío urbano. Una intervención que tenga como partida los grandes retos estructurales que les planteamos a inicio del trabajo, pero que sea capaz de sumar los retos sociales y urbanos que se deslizan desde el área de actuación a los barrios colindantes, es la base sobre la que animamos a trabajar a los alumnos.

Los alumnos, por lo tanto, están llamados a solucionar los grandes retos de estructura urbana, que tendrán incidencia en la práctica totalidad de la ciudad: accesos, circunvalaciones, densidades y usos globales, alturas, visuales, etc. La conexión entre barrios y tramas urbanas, la generación de identidades locales, la conexión, permeabilidad y transición de las diferentes zonas y urbanas y sus residentes, es otro de los retos que plantea el trabajo propuesto.

T2B

El ‘Toblerone’ y las vías del tren.

Resumen de propuestas.

Marcos Ros Sempere.

Pero también los retos locales, esas actuaciones a medida y escala del vecino de cada barrio. Los pequeños y grandes espacios públicos, la calidad del viario, la tipología, volumen, orientación y espacios libres de los conjuntos residenciales, la jerarquía de usos, los flujos de personas, bicicletas, coches y otros transportes... en definitiva, la propia vida urbana.

Para ello parten de una ciudad consolidada, en la que las grandes operaciones urbanísticas de un pasado cercano, y de un futuro incierto, han abierto una serie de heridas de mayor o menor tamaño. Heridas que se manifiestan en ocasiones en forma de grandes vacíos urbanos, que desestructuran y desarticulan su entorno circundante. En otras ocasiones, en forma de barreras, físicas o psicológicas, pero barreras urbanas. Barreras que impiden el paso de unos lugares a otros, pero no sólo el paso, sino la relación entre ambos lados de la barrera. Barreras que dividen y separan. Barreras que llaman a ser eliminadas.

La ciudad y sus heridas, leves o profundas, es un tema de debate que constantemente planteamos en los diferentes ejercicios de curso de carácter anual o cuatrimestral. Heridas que dejan huellas, cicatrices, señales. Indicios del paso del tiempo, de la evolución urbana y social de nuestras ciudades. Grandes grietas o pequeñas fisuras urbanas. Fisuras por donde fluye el ritmo de la ciudad. Fisuras que se filtran a los barrios colindantes. Fisuras que separan, pero que también unen y conectan. Fisuras que marcan, señalan y delimitan, pero que a su vez no son nada, sino vacíos urbanos. Fisuras que en definitiva, son una oportunidad de trabajo, de reflexión y de aportación a la ciudad. Fisuras urbanas.

Un planteamiento, muchas respuestas.

Tras una visita inicial, guiada por los profesores de la asignatura, los alumnos fueron planteando varios debates sobre los que articular las diferentes propuestas de trabajo. Durante las primeras dos semanas de trabajo, se establecieron debates sobre la percepción y análisis del lugar.

La influencia de los barrios colindantes en el entorno a regenerar, la diferenciación morfológica, estructural y social de cada uno de ellos, así como las influencias territoriales del frente marítimo, el centro urbano y el borde de la ciu-

dad, fueron los aspectos que más pusieron de relieve en los diferentes planteamientos del análisis inicial.

Pero sin duda, el aspecto más ampliamente debatido fue el de la nueva ubicación del complejo ferroviario, estación intermodal, y todo el entramado de vías férreas que lo acompaña.

Tras las primeras semanas de debate sobre la necesidad de permeabilización e integración de los barrios actuales situados a uno y otro costado del entramado férreo, empezaron a surgir los primeros planteamientos de proyecto.

La mayoría de ellos se basaron en la posibilidad de recuperar todo el espacio actualmente ocupado, y reutilizarlo para “generar ciudad”, sustituyendo la actividad ferroviaria por actividad urbana, generando operaciones de cosido urbano.

Para ello, se plantearon básicamente cuatro alternativas a la situación actual de la zona:

- » Mantenimiento de la situación actual con la estación intermodal y las vías en superficie, disminuyendo el impacto y realizando permeabilidades puntuales
- » Mantenimiento de la estación intermodal, con depresión de las vías férreas, realizando operaciones urbanas en torno a dicha depresión
- » Mantenimiento de la estación intermodal, soterrando todo el entramado de las vías férreas.
- » Desplazamiento de la estación intermodal hacia el este, en el borde urbano al otro lado de la Av. del Mediterráneo.

Dichas decisiones de proyecto, no fueron tomadas a priori, sino que en cada uno de los casos y proyectos, fueron surgiendo de las intenciones y análisis realizados por cada uno de los equipos de trabajo.

Así pues, para el análisis de las diferentes propuestas realizadas por los alumnos, realizaremos una sencilla clasificación en función de la decisión adoptada en relación con la Estación Intermodal y el trazado ferroviario, aun cuando las soluciones finales, podrían haberse agrupado de muchas

otras formas diferentes, teniendo en cuenta aspectos formales, funcionales o de cualquier otra índole urbanística.

Permeabilizar la situación actual.

Fueron varios, aunque si bien los menos numerosos, los grupos que optaron por mantener el actual sistema ferroviario en superficie y la estación intermodal. Para ello, la mayoría de los grupos optaron por estudiar fórmulas que permitieran dos cuestiones importantes: por una parte la conexión y permeabilidad de los barrios a ambos lados del trazado ferroviario, y por otra parte, la integración visual y armonización paisajística de dicho trazado en el corazón de la ciudad.

Destacamos aquí, por su capacidad gráfica de análisis urbano, y análisis de la propuesta realizada, la aportación del equipo 21, que propuso la conversión del actual muro de división, en un muro urbano cuyo engrosamiento y prolongación va permitiendo la creación y albergue en su seno de espacios libres, conexiones, puentes y equipamientos. La propuesta del equipo 22 que también optó por esta solución, aporta como elemento de interés el acceso a la nueva estación intermodal mediante uno de los pasos elevados que se generan para permeabilizar.

Soterrar o deprimir el trazado ferroviario.

Sin duda una de las apuestas más generalizada por los equipos fue la de mantener la actual estación intermodal en su lugar, estratégicamente situado en un lugar central del casco urbano, pero produciendo el soterramiento (total o abierto) del trazado ferroviario desde la Av. del Mediterráneo hasta la estación.

Aunque dicha solución puede parecer única, no es sino una mera herramienta para el desarrollo de proyectos que se configuran de maneras muy distintas, como se puede constatar en los diferentes ejemplos que a continuación citamos.

- » El equipo 16 optó por la creación de una zona verde lineal, con trazado sinuoso, que impregna toda la actuación, desde el frente marítimo, hasta la Av. del Mediterráneo. Dicha actuación viene precedida por la creación

de un nuevo frente marítimo, colmatado de equipamientos y actividad terciaria que potencian su utilización como espacio público urbano de Almería. La prolongación de dicho espacio público, a lo largo del trazado soterrado, se produce de manera continua, pero cambiando y alternando las dimensiones y usos que al mismo se le otorgan. Así, una zona verde lineal, va ensanchando y estrechando, a medida que van apareciendo diferentes equipamientos urbanos (entre ellos la propia estación intermodal). La actuación culmina en la zona este con un amplio despliegue residencial, que mantiene la relación formal con el nuevo espacio público creado.

- » El equipo 17 optó sin embargo por la creación de tres grandes zonas verdes en diferentes posiciones de la actuación: una en el frente marítimo, otra en posición central en las inmediaciones de la estación intermodal, y una tercera en la zona más próxima a la Av. del Mediterráneo. Estos tres grandes espacios van comunicándose entre sí mediante una sucesión de espacios libres implicados. Todo ello se articula mediante una interesante y sugerente propuesta de ordenación de volúmenes y bloques residenciales, articulados adecuadamente con los barrios colindantes. La propuesta se mejora con una hilera de bloques lineales a lo largo de la Av. de Monserrat, que protege visualmente toda la nueva actuación y genera un micromundo urbano interior.

- » El equipo 101 optó por la creación de un parque urbano lineal completado con un tranvía que conecta el centro urbano de Almería, con los barrios de la zona norte, discuriendo a lo largo de la huella del trazado ferroviario. La propuesta se completa adecuadamente con la creación de un nuevo frente marítimo que combina equipamientos con actividad terciaria.

- » El trabajo del equipo 31, con una buena propuesta de soterramiento, destaca por su capacidad para resolver la estructura viaria urbana general de toda la ciudad, y no solamente de la zona de actuación.

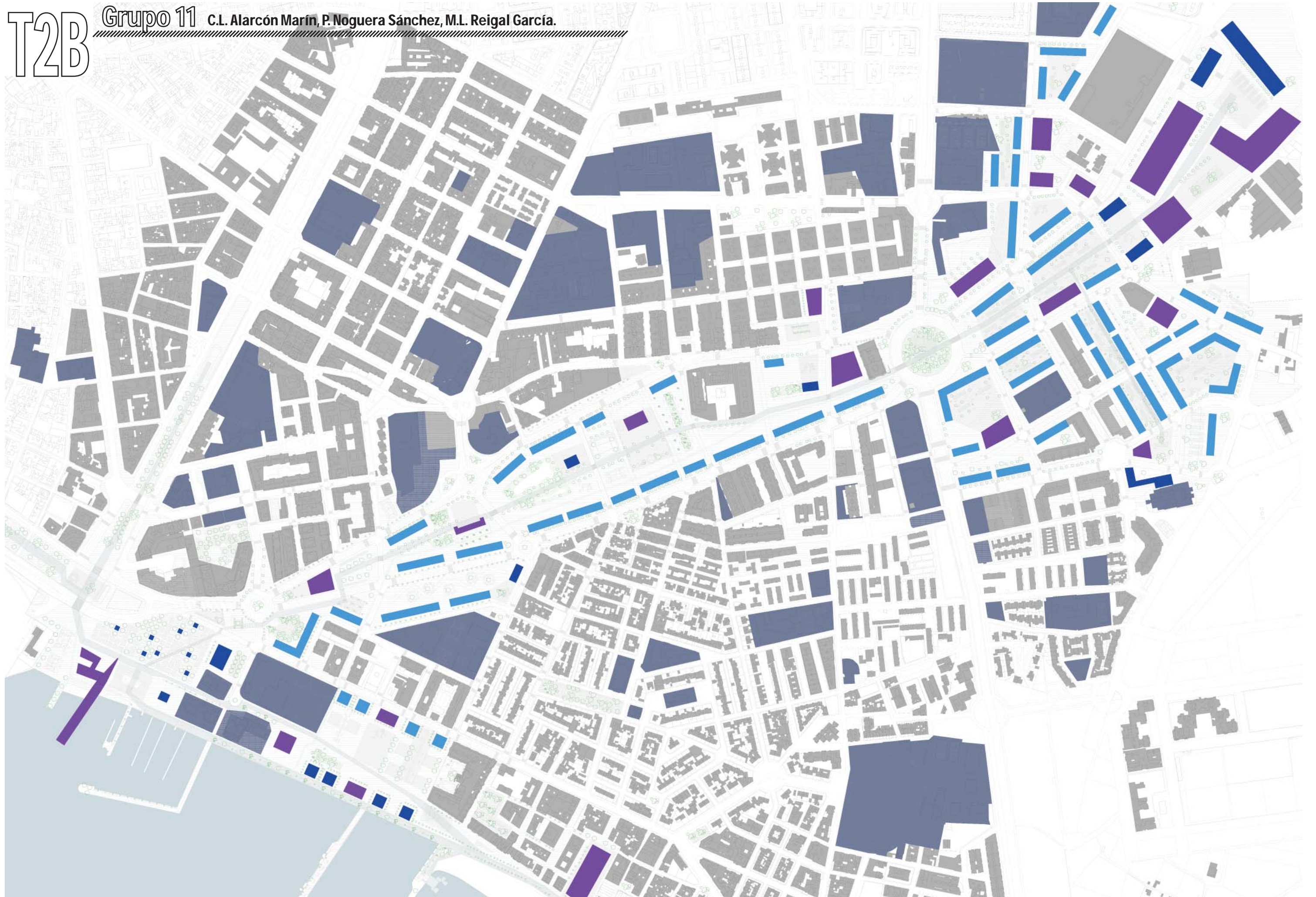
Una estación desplazada, una nueva centralidad.

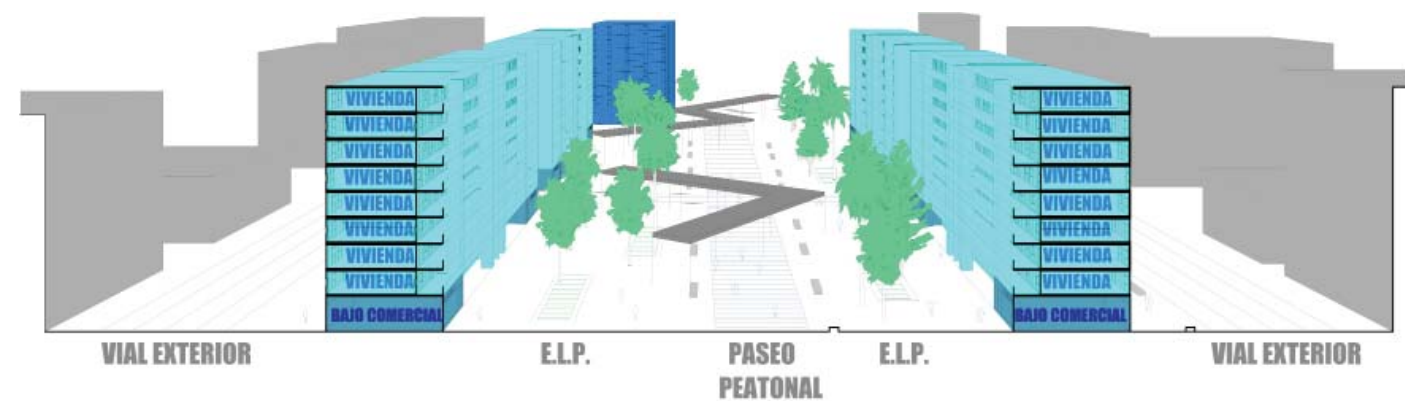
Por último queremos destacar la presentación de dos propuestas que parten del planteamiento de desplazar la

estación intermodal a lo largo del trazado de las vías, hasta posicionarla al otro lado de la Av. del Mediterráneo. Con esta actuación se libera la totalidad del espacio ocupado hasta ahora, y se provoca la creación de una nueva centralidad en Almería, en torno a la nueva estación intermodal.

- » El equipo 11 propone la creación de una nueva ordenación, muy volcada en el espacio interior resultante de la liberación de los terrenos, con una hilera de bloques lineales a ambos márgenes de los terrenos, que protegen y separan del resto de barrios. Esta hilera, que genera una separación visual, no lo es tanto a nivel funcional, y permite que los barrios adyacentes comuniquen y disfruten del nuevo gran espacio público mixto interior. Completan la actuación con una interesante propuesta para el frente marítimo, concentrando densidades en una serie de torres en altura.

- » El equipo 32 presentó una arriesgada propuesta formal, que supo llevar a la práctica y desarrollarla completamente hasta lograr una integración urbana muy bien resuelta. La propuesta parte de la idea de mantener la “huella” de los trazados ferroviarios en el nuevo tejido urbano. Dicha huella se convierte en el nuevo hilo conductor de la ciudad, y va dando paso a elementos de todo tipo. Por contraposición a la huella, la estructura de bloques, asemeja a una estructura de vagones de tren abandonados a su suerte en mitad de la ciudad. (ojo falta imagen de este grupo.... Plano de imagen (no el del panel) era sugerente))

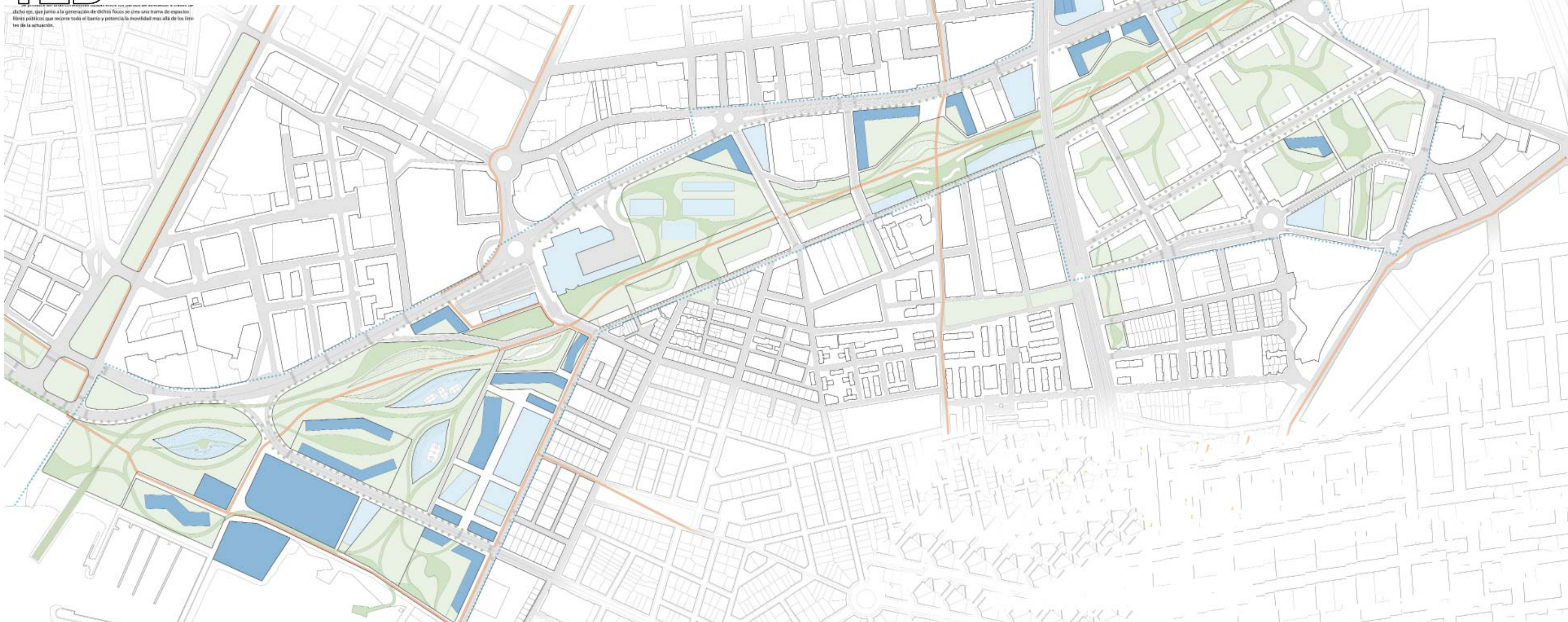




**PRINCIPALES ITINERARIOS PEATONALES
Y NÚCLEOS DE INTERÉS**

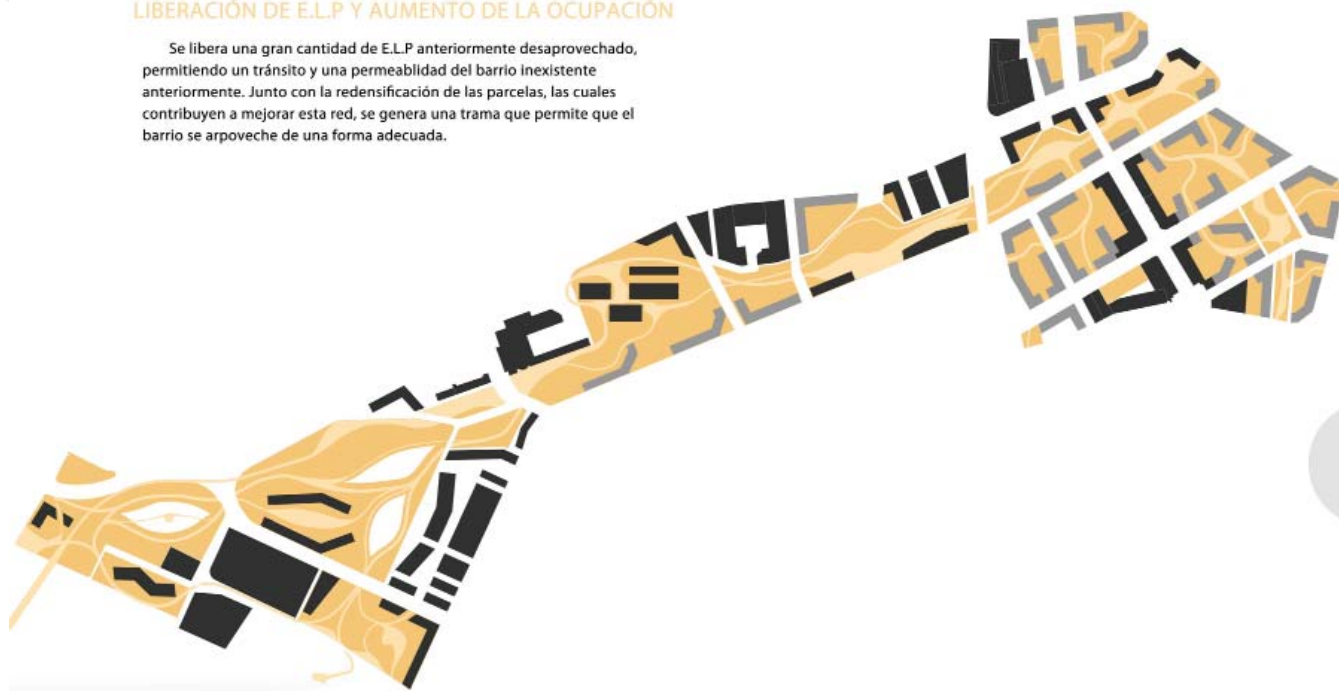
**CONEXIONES CON EL ENTORNO
JERARQUÍA VIARIA**

El plan de urbanización se basa en la liberación de E.L.P. y en la generación de nuevos espacios públicos que recorren todo el barrio y potencian la movilidad más allá de los límites de la actuación.



LIBERACIÓN DE E.L.P. Y AUMENTO DE LA OCUPACIÓN

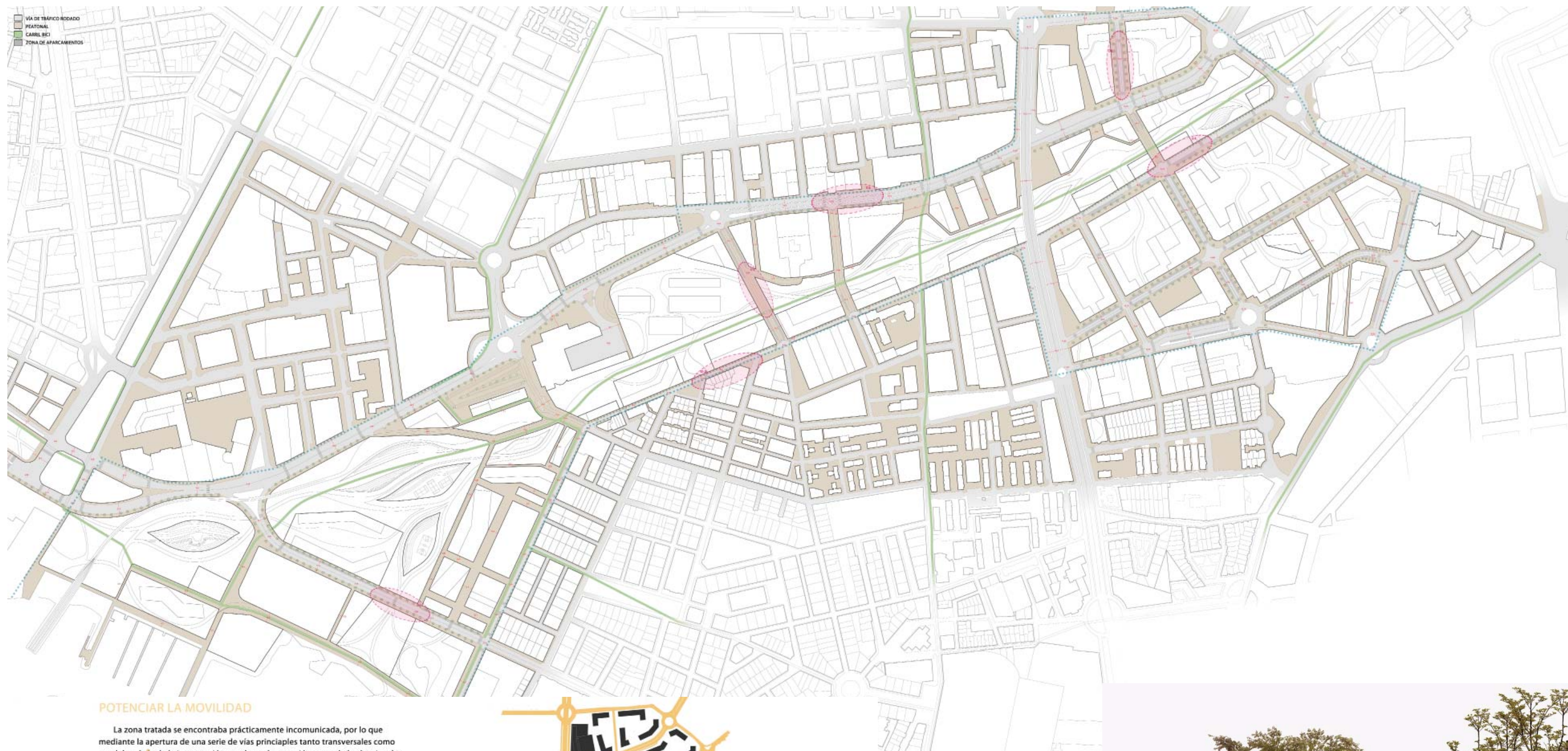
Se libera una gran cantidad de E.L.P. anteriormente desaprovechado, permitiendo un tránsito y una permeabilidad del barrio inexistente anteriormente. Junto con la redensificación de las parcelas, las cuales contribuyen a mejorar esta red, se genera una trama que permite que el barrio se aproveche de una forma adecuada.



REPRODUCCIÓN DE FOCOS DE ACTIVIDAD

Se producen unos focos principales de atracción tanto para las personas del barrio, como para el resto de Almería, regenerando la vida en el barrio. Se abren una serie de equipamientos y núcleos terciarios en zonas estratégicas como el entorno del puerto y de la estación, zonas antes desaprovechadas y que son oportunidades para que la vida del entorno se conciba de distinta forma.

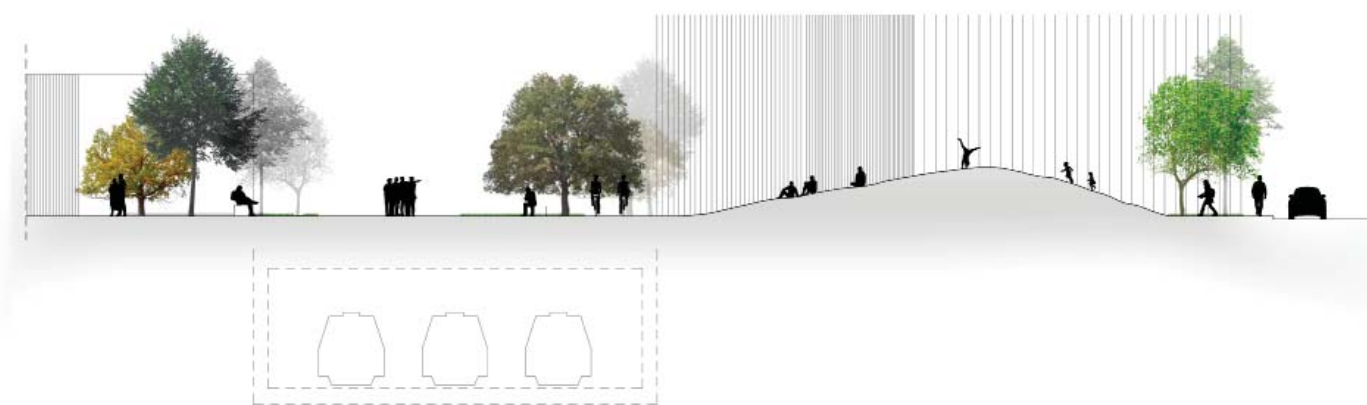
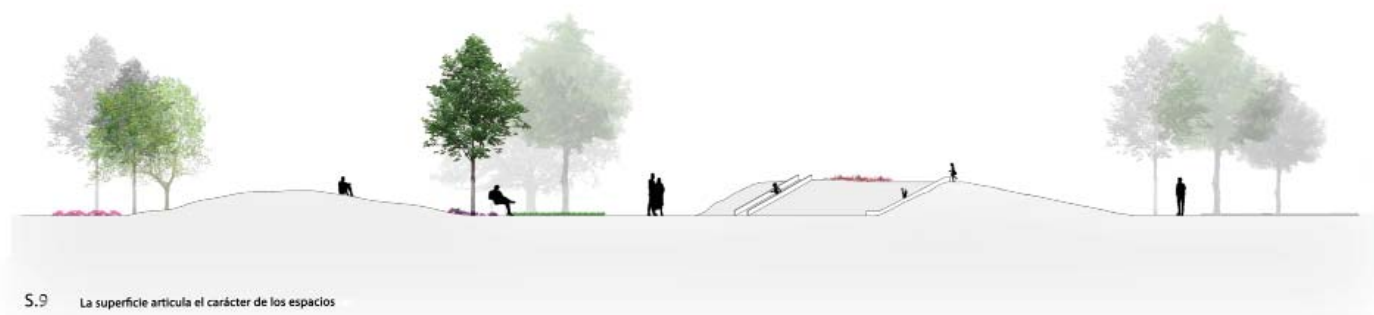




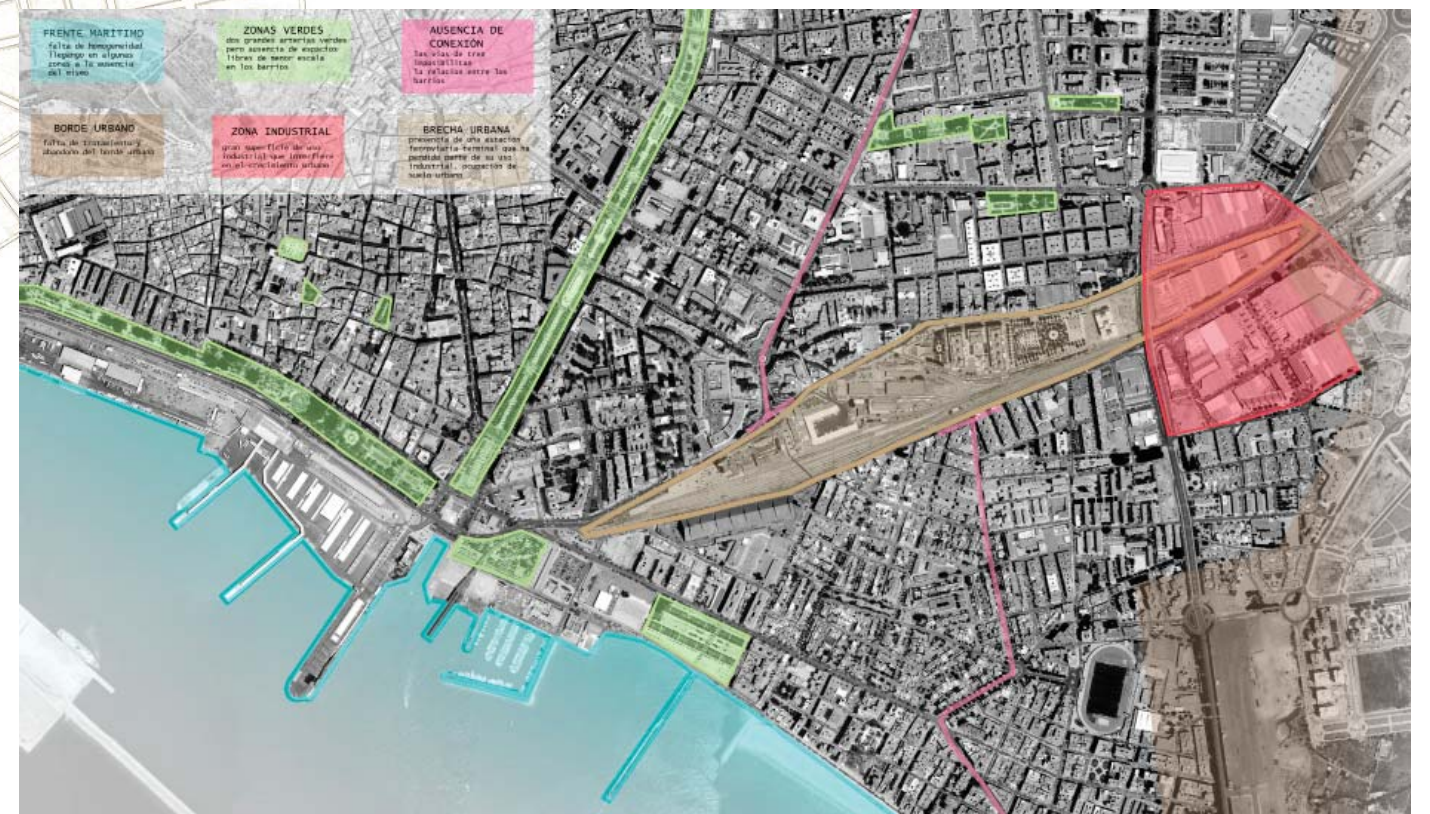
POTENCIAR LA MOVILIDAD

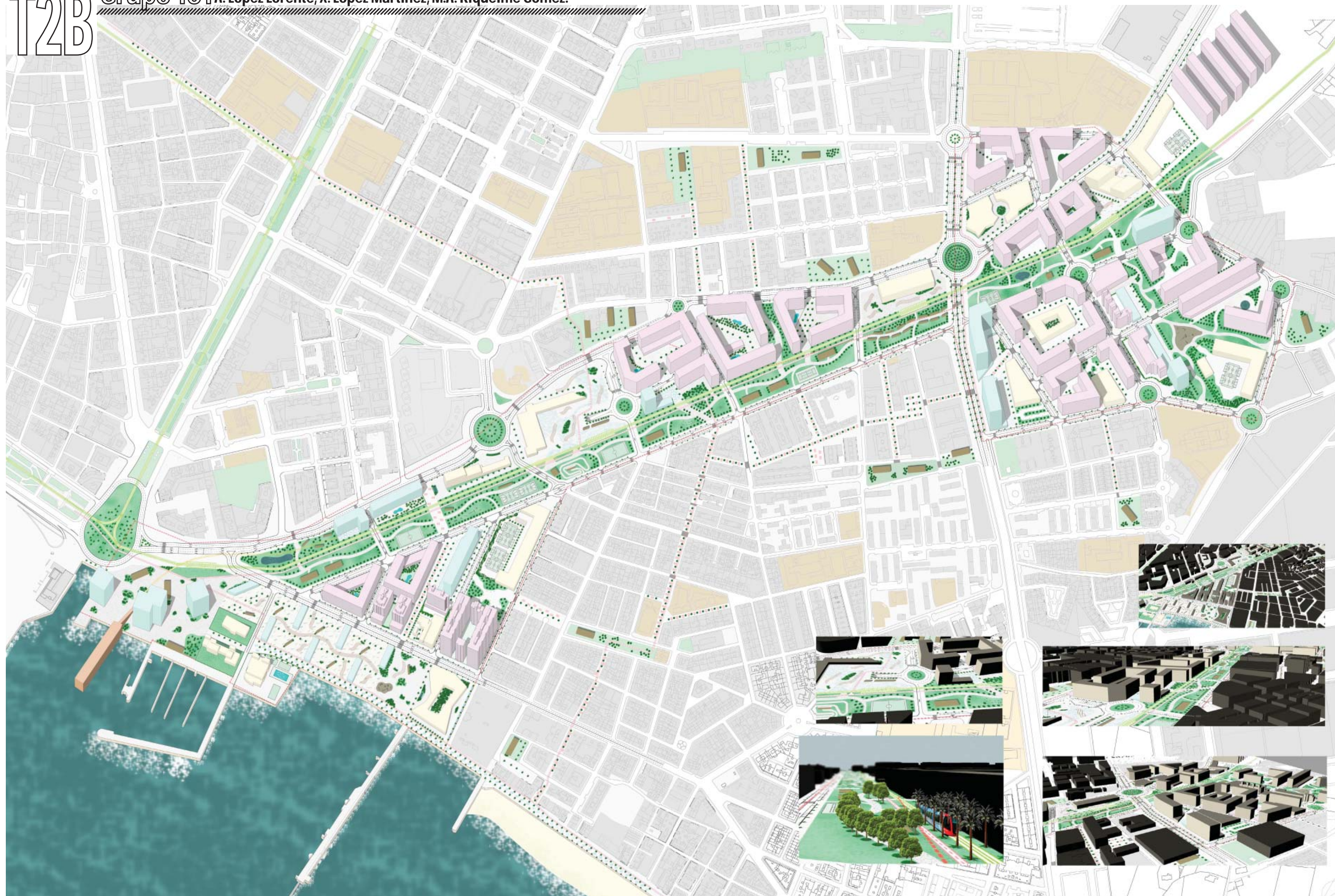
La zona tratada se encontraba prácticamente incomunicada, por lo que mediante la apertura de una serie de vías principales tanto transversales como paralelas al eje de la intervención, producen la conexión tanto de los barrios de alrededor, como de éstos con el resto de la ciudad de Almería.













ESQUEMAS ESTRATEGIA



1.- AMENAZAS



2.- CENTRALIDAD



3.- CONEXIÓN



4.- ELIMINACIÓN DE AMENAZAS

ESQUEMAS ANALISIS



URBES



URBES PREVIO



ESPACIOS LIBRES



ESTRUCTURA VARIA



ESTRUCTURA VARIA PREVIA



EQUIPAMIENTO



TIPOLOGIAS

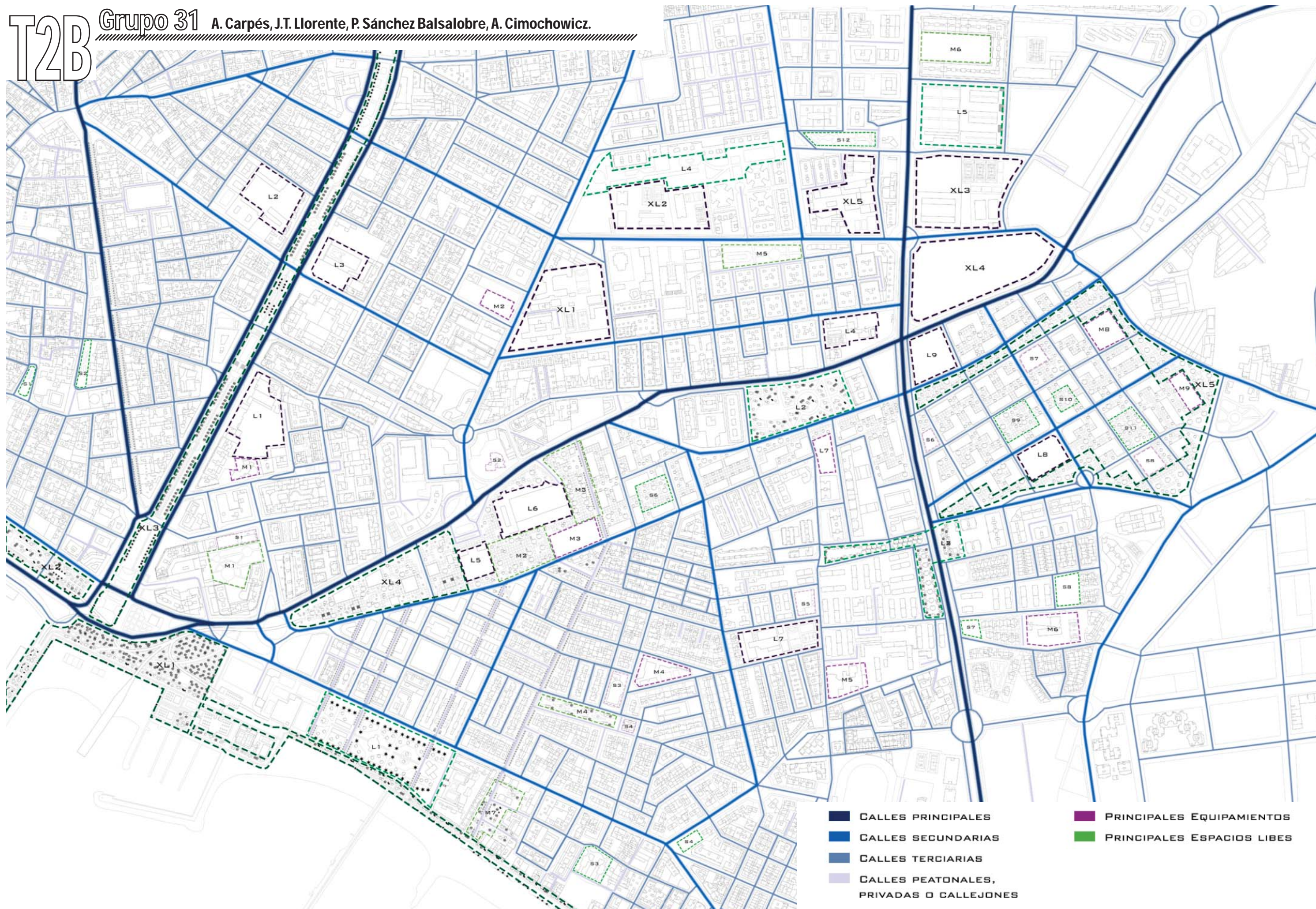


ALTURAS



MORFOLOGIA







Esta publicación tiene carácter docente.

Todas las reproducciones de los ejercicios de los alumnos han sido autorizadas por los mismos.

